

Udskriftsdato: 3. januar 2026

2010/1 LSF 14 (Gældende)

Forslag til Lov om udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportmin.

Forslag

til

Lov om udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at udbygge hovedlandevej 10, Køge Bugt Motorvejen (E20, E47), mellem afslutningen af den eksisterende 8-sporede strækning ved tilslutningsanlæg 29, Greve Syd, og sammenfletningen mellem Sydmotorvejen og Vestmotorvejen ved Køge, fra 6 til 8 spor.

Stk. 2. Strækningen, der omfattes af udbygningen, fremgår af lovens bilag 1.

§ 2. På den i § 1 nævnte strækning kan der pålægges byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m. Reglerne om byggelinjer i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse på byggelinjer pålagt i medfør af denne lov.

§ 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af det i loven nævnte projekt, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Stk. 2. Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

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



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse:

1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund
 - 1.1 Hovedindhold
 - 1.2 Baggrund
2. VVM-undersøgelse og høring
3. Lovforslagets indhold
4. Beskrivelse af vejanlægget
 - 4.1 Funktion og kvalitet
 - 4.2 Linjeføring og tværprofil
 - 4.3 Tilslutningsanlæg
 - 4.4 Sideanlæg
 - 4.5 Lokalvejnet og stier
 - 4.6 Faunapassager
 - 4.7 Erstatningsnatur
 - 4.8 Støjafskærmning
 - 4.9 Vejudstyr og beplantning
 - 4.10 Vejafvanding
 - 4.11 Naboarealer
5. Trafikale konsekvenser
6. Trafiksikkerhed
7. Plan- og beskyttelsesforhold
8. Alternativer
9. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
 - 9.1 Anlægs- og samfundsøkonomi
 - 9.2 Konsekvenser for Vejdirektoratet
10. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
11. Administrative konsekvenser for borgerne
12. Miljømæssige konsekvenser
 - 12.1 Arealindgreb og barrierevirkning
 - 12.2 Støj, luft og klima
 - 12.3 Natur, landskab og fortidsminder
 - 12.4 Friluftsliv
 - 12.5 Overfladevand og grundvand
 - 12.6 Ressourceforbrug
 - 12.7 Forurenet jord
13. Forholdet til EU-retten
14. Høring over lovforslaget
15. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund

1.1 Hovedindhold

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse af transportministeren til at udbygge den ca. 14 km lange strækning af hovedlandevej 10, Køge Bugt Motorvejen (E20, E47), mellem afslutningen af den eksisterende 8-sporede strækning ved tilslutningsanlæg 29, Greve Syd, og sammenfletningen mellem Syd- og Vestmotorvejen ved Køge fra 6 til 8 spor.

Lovforslaget er et led i udmøntningen af aftale af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om »Bedre veje mv.« Af aftalen fremgår, at der i efteråret 2010 fremsættes anlægslov for udbygning af hele strækningen mellem Greve Syd og Køge fra 6 til 8 spor, og at anlægsloven udarbejdes svarende til det af Vejdirektoratet udarbejdede hovedforslag.

Det fremgår af aftalen, at der i første omgang afsættes midler til udbygning af den ca. 8 km lange strækning mellem Greve Syd og Solrød Syd fra 6 til 8 spor. Parterne er desuden enige om at afsætte 117 mio. kr. til tilslutningsanlæg med nord- og sydvendte ramper samt ny bro til Parkér og Rejs ved en ny station i Køge Nord med henblik på at styrke muligheden for at kombinere biltrafikken med kollektiv transport. Udbygningen forventes at kunne ibrugtages i 2016. Parterne, der deltager i aftalen, er enige om at drøfte finansieringen af udbygningen af den resterende strækning i 2013.

1.2 Baggrund

Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge er en del af landets mest befærdede motorvejsstrækning med både international trafik, landsdeltrafik, regional pendling og lokaltrafik. Strækningen er en af landets trafikale hovedfærdselsårer, der binder København og resten af landet sammen. Trafikken har i de senere år været præget af nedsat fremkommelighed i myldretiderne, som har ført til trafikafvikling med hastigheder ned til 30 km/t i spidsbelastningstimerne.

Køge Bugt Motorvejen er anlagt i 3 etaper. Den første strækning mellem Jersie og Ølby blev indviet i 1969. Strækningen mellem Jersie og Søndre Ringvej i Vallensbæk blev indviet i 1972, og den sidste strækning mellem Søndre Ringvej i Vallensbæk og Motorring 3 blev indviet i 1980. De to første strækninger blev fra starten anlagt med 6 spor og den sidste med 4. En udbygning af strækningen mellem Vallensbæk og Motorring 3 til 6 spor blev afsluttet i 2003. Endvidere blev en udbygning af strækningen mellem Motorring 4 og Greve Syd fra 6 til 8/10 spor afsluttet i 2008.

For at vurdere de trafikale konsekvenser er der i VVM-redegørelsen anvendt en trafikmodel. Den anvendte trafikmodel er Ørestadstrafikmodellen, OTM, Version 5.0.

Mellem Greve Syd og Køge er trafikbelastningen størst på den nordligste del af strækningen med 102.200 biler på et hverdagsdøgn (2008). På den sydligste del af strækningen er trafikbelastningen 91.600 biler på et hverdagsdøgn. Trafikken ved Solrød er steget med ca. 24 % i perioden 2000 til 2009.

Frem mod år 2018 forventes trafikken mellem Greve og Køge at stige med ca. 27 % i forhold til 2004, svarende til en gennemsnitlig vækst på 1,7 % pr. år. Udbygningen af motorvejen skal forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden for den stigende trafik på motorvejen. Det betyder en forbedret fremkommelighed, som kommer især pendlere og erhvervsdrivende til gavn. Derved bidrager den positivt til den samlede danske samfundsøkonomi.

2. VVM-undersøgelse og høring

Som led i udmøntningen af aftalen af 5. november 2003 mellem regeringen (Venstre, Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne om investeringer på trafikområdet har Vejdirektoratet gennemført en VVM-undersøgelse for en udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge (VVM står for ”vurdering af virkninger på miljøet”).

Motorvejen er beliggende i henholdsvis Greve, Solrød og Køge Kommuner. Kommunerne har deltaget i undersøgelsesarbejdet, der ligeledes er gennemført i et tæt samarbejde med Trafikstyrelsen i forbindelse med VVM-undersøgelsen af jernbanen København-Ringsted, der forløber langs Køge Bugt Motorvejen.

VVM-undersøgelsen blev indledt med en offentlighedsfase i 2007, hvor der blev afholdt to borgermøder, og hvor borgerne blev opfordret til at indsende idéer og forslag til undersøgelsen. Vejdirektoratet modtog i alt 101 svar, som er indgået i undersøgelsen.

Resultatet af den gennemførte VVM-undersøgelse er beskrevet i Vejdirektoratets VVM-redegørelse, som omfatter følgende 4 rapporter:

- Udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve syd og Køge
VVM-redegørelse – Sammenfattende rapport, Rapport 355 Vejdirektoratet 2009
- Udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve syd og Køge
VVM-redegørelse – Miljøvurdering, Rapport 356 Vejdirektoratet 2009
- Udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve syd og Køge
VVM-redegørelse – Arealanvendelsesanalyse, Rapport 357 Vejdirektoratet 2009
- Udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve syd og Køge
VVM-redegørelse – Støj, Rapport 358 Vejdirektoratet 2009

Rapporterne kan læses på www.vejdirektoratet.dk/koegebugt.

I VVM-redegørelsen er præsenteret et hovedforslag med en symmetrisk udbygning og forskellige alternativer og tilvalg, jf. afsnit 9.

VVM-redegørelsen var fremlagt i offentlig høring fra den 10. november 2009 til den 11. januar 2010, og der blev i tilknytning hertil afholdt et borgermøde på Solrød Gymnasium den 19. november 2009. VVM-redegørelsen er endvidere sendt til en række myndigheder, interesseorganisationer og foreninger. Der blev udsendt orienteringsbreve til husstande i undersøgelsesområdet.

Vejdirektoratet har modtaget 16 høringssvar, heraf 5 fra offentlige myndigheder og 11 fra interesseorganisationer, borgere, grundejerforeninger m.v.

Greve og Køge Kommuner anbefaler Vejdirektoratets hovedforslag i deres respektive høringssvar. Solrød Kommune ønsker en asymmetrisk udbygning af motorvejen, hvor udbygningen sker på den vestlige side af motorvejen. Der er ikke fremkommet bemærkninger fra myndigheder eller borgere imod hovedforslaget.

Fleere af høringssvarene handler om de fremtidige støjforhold langs den udbyggede motorvej. Herudover omhandler høringssvarene udformningen af motorvejen og dens tilslutningsanlæg, forhold vedrørende anlægsperioden, samtidighed i forbindelse med anlæg af jernbanen mellem København og Ringsted og forhold vedrørende beplantning, miljø og natur langs motorvejen.

Resultatet af høringen er beskrevet i Vejdirektoratets høringsnotat »VVM-undersøgelse om udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge – Notat om offentlig høring, april 2010«, der kan læses på www.vejdirektoratet.dk.

3. Lovforslagets indhold

På baggrund af en samlet vurdering af den gennemførte undersøgelse og høring samt den politiske aftale af 2. december 2009 om »Bedre veje mv.« foreslås med lovforslaget, at transportministeren bemyndiges til at udbygge den ca. 14 km lange strækning af hovedlandevej 10, Køge Bugt Motorvejen (E20, E47), mellem afslutningen af den eksisterende 8-sporede strækning ved tilslutningsanlæg 29, Greve Syd, og sammenfletningen med Sydmotorvejen og Vestmotorvejen fra 6 til 8 spor.

Grundlaget for lovforslaget er det hovedforslag, som Vejdirektoratet har beskrevet i VVM-redegørelsen. Lovforslaget omfatter endvidere det i afsnit 1.1 beskrevne nye tilslutningsanlæg ved Egedesvej ved

en ny station ved Køge Nord med henblik på at styrke muligheden for at kombinere biltrafikken med kollektiv trafik.

1. etape af motorvejen vil ved Solrød Syd blive udformet, så de yderste spor fører direkte op til tilslutningsanlæg 31, Cordozavej.

Endvidere foreslås en hjemmel til at pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m. Byggelinjer skal sikre muligheden for en fremtidig udvidelse af vejen til større bredde, idet der inden for byggelinjerne ikke må opføres ny bebyggelse m.m.

Endelig foreslås en bemyndigelse til transportministeren til i særlige tilfælde at fremrykke ekspropriation af ejendomme, der berøres særligt indgribende af motorvejsudbygningen.

4. Beskrivelse af vejanlægget

4.1 Funktion og kvalitet

Forslaget omfatter en ca. 14 km lang udbygning af Køge Bugt Motorvejen til 8 spor. Motorvejen indpasses i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssigt afbalanceret måde, og den etableres med en høj trafikikkerhedsmæssig standard. Motorvejen forventes fortsat at have en tilladt hastighed på 110 km/t.

Processen, der løber fra projekteringen og arealerhvervelsen via udbud i licitation til det egentlige anlægsarbejde, gennemføres sådan, at projektets forløb er dokumenteret og efterfølgende evalueret. Under og efter anlægsperioden evalueres anlæggets effekt på trafikafvikling, sikkerhed og miljø.

4.2 Linjeføring og tværprofil

Hovedforslaget omfatter en symmetrisk udbygning af motorvejen. Linjeføring og længdeprofil fastholdes uændret.

Motorvejen anlægges med et 45,5 m bredt 8-sporet tværprofil bestående af 2 kørebaner a 14,25 m afstribet med 4 kørespor, hvoraf det yderste »tunge spor« er på 3,75 m, mens øvrige spor har en bredde på 3,5 m samt 2 kantbaner a 0,5 m. Hertil kommer 2 belagte nødrabatter a 1 m ind mod midterrabatten. Tværprofilet består derudover af en 4 m bred midterrabat med stålautoværn og græs eller lav vegetation samt 2 nødspor a 3 m inkl. 2 opkanter a 0,5 m og 2 yderrabatter a 1,5 m.

4.3 Tilslutningsanlæg

De fire eksisterende tilslutningsanlæg på udbygningsstrækningen bevares men ombygges i forskelligt omfang som følge af vejudvidelsen. Dette giver samtidig mulighed for at skabe bedre trafikafvikling og større trafikikkerhed i tilslutningsanlæggene.

Der etableres et nyt tilslutningsanlæg med nord- og sydvendte ramper til Egedesvej ved en ny station i Køge Nord med henblik på at styrke muligheden for at kombinere biltrafikken med kollektiv transport. Som en følge af tilslutningsanlægget ved Egedesvej skal de vestlige ramper i tilslutningsanlæg 31 (Roskildevej/Cordozavej) ombygges.

Hvor det er muligt, bevares de eksisterende broer. Det vil i disse tilfælde være nødvendigt at afbryde nødsporene for at skabe den nødvendige plads til broerne. Af hensyn til trafikafvikling og sikkerhed i tilslutningsanlæggene er det vurderet, at 3 af broerne skal udskiftes. Det er broerne, der fører Mosede Landevej (tilslutningsanlæg 29), Cordozavej/Roskildevej (tilslutningsanlæg 31) og Lyngvej (tilslutningsanlæg 32) over motorvejen.

Endvidere udskiftes broen, som fører Solrød Byvej over motorvejen, som følge af anlæg af den nye jernbane mellem København og Ringsted og broen, som fører Engstrupvej over motorvejen. Sidstnævnte udskiftes og får fremtidig funktion som stibro.

Samtlige vejunderføringer bevares med undtagelse af Pilegårdsvej, som lukkes. Det vil være nødvendigt med ombygninger af vejunderføringerne i anlægsfasen.

4.4 Sideanlæg

De to eksisterende rastepladser ved Karlslunde Mose på henholdsvis motorvejens vestlige og østlige side bevares stort set uændrede, men det bliver nødvendigt at ændre ramperne som følge af udbygningen. De nordlige ramper skal forlænges, mens de sydlige forlægges mod henholdsvis øst og vest og føres over Karlstrup Mose på to nye pæledæk, der rummer et kørespor og et nødspor i hver retning.

Partierne bag aftalen af 2. december 2009 om "Bedre veje mv." er enige om at være særligt opmærksomme på udbygning af rastepladser ved Karlslunde i forbindelse med udmøntning af midler fra pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse i 2010.

4.5 Lokalvejnet og stier

Lokale veje og stier reetableres generelt svarende til situationen i dag.

De underførte veje forventes stort set holdt åbne for trafik i forbindelse med udbygningen af de eksisterende broer.

På den sydligste del af strækningen lukkes Pilegårdsvej vest for motorvejen. Øst for motorvejen etableres en ny forbindelse mellem Ølbyvej og Pilegårdsvej/Borgegårdsvej.

Øvrige stiunderføringer bevares og forlænges som følge af motorvejsudbygningen.

4.6 Faunapassager

Den eksisterende passage af Karlstrup Møllebæk under pæledækket over Karlstrup mose bliver forbedret ved at skabe trædesten og lignende for padder og mindre pattedyr. Den endelige fastlæggelse af forbedring af faunapassagen sker i en videre koordinering med jernbaneprojektet for København–Ringsted og i samarbejde med Greve og Solrød Kommuner.

I Jersie Mose bliver underføringen af vandløbet Gammelmosestreget optimeret som faunapassage, idet der anlægges et nyt og større bygværk samt en banket i Skensved Å på åens nordlige side, således at der er banketter i begge sider af vandløbet.

Den endelige fastlæggelse af faunapassager og hegning m.v. sker i forbindelse med detailprojekteringen.

4.7 Erstatningsnatur

Udbygningen af motorvejen vil påvirke ca. 6-8 ha fredskov. Omfang og placeringen af erstatningsskov vil blive afklaret i forbindelse med detailprojekteringen og efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen. Erstatningsskoven skal som udgangspunkt være mindst 110 % og højst 200 % af det areal, den skal erstatte.

Ved udbygningen vil et begrænset areal af randområder til beskyttede naturtyper potentielt kunne påvirkes, men det endelige areal er ikke opgjort. Der er i VVM-redegørelsen udpeget områder, hvor eventuel erstatningsnatur med fordel kan etableres. Omfanget og placering vil blive afklaret i forbindelse med detailprojekteringen og efter nærmere aftale med By- og Landskabsstyrelsen og de berørte kommuner.

4.8 Støjafskærmning

Udbygningen af motorvejen omfatter udlægning af en ny, støjreducerende asfaltbelægning. Der foreslås etableret nye støjskærme og forhøjet eksisterende støjskærme på en i alt 6,7 km lang strækning.

Fra Karlslunde Centervej til Karlslundestien opsættes en 4 m høj støjskærm. Fra Karlslundestien til Karlslunde Mosevej forhøjes den eksisterende støjvold med 3 m. Ved Rasteplads Karlslunde Øst

og Vest opsættes en 4 m høj støjskærm. Langs motorvejens overføring af Tåstrupvej erstattes den eksisterende støjskærm af en ny 4 m høj skærm. Fra Munkeageren til Lyngvej etableres en ny 4 m høj støjskærm. Langs boligområdet ved Karlemosevej og langs kolonihaverne ved Havrelyngen opsættes en 4 m høj støjskærm.

Den præcise udstrækning og udformning af støjafskærmningen vil blive fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen.

Vejdirektoratet vil forsøge at minimere støjgenerne ved at yde tilskud til facadeisolering til særligt støjramte boliger. Tilskuddets størrelse afhænger af støjbelastningen. Ved boliger med en støjbelastning på mere end 73 dB (decibel) ydes tilskud på 90 % af omkostningen til facadeisolering, ved et støjniveau i størrelsesordenen 68-73 dB ydes tilskud på 75 %, og ved et støjniveau i størrelsesordenen 63-68 dB ydes tilskud på 50 %. Det maksimale tilskudsbeløb er pr. 1. januar 2010 fastsat til 114.400 kr. inkl. moms (byggeomkostningsindeks for boliger 120,2).

4.9 Vejudstyr og beplantning

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

Ud over etableringen af et permanent grundsystem, der bl.a. består af nødtelefoner, strømforsyning og dataindsamling til trafikstatistik, etableres endvidere et trafikledelsessystem i anlægsperioden, som omfatter hastighedsregulering, variable informationstavler, køvarsling, kameraovervågning, udvidet beredskab på arbejdsstrækningen og information om usædvanlige trafikforhold og om forventede rejsetider. Trafikledelsessystemet skal anvendes til at styre og regulere trafikken samt til at overvåge trafikafviklingen på motorvejen i anlægsperioden for at sikre en hurtig indsats ved ulykker eller hændelser, som kan skabe gener for trafikafviklingen. Der vil i det videre arbejde foregå en detaljeret planlægning af beredskab og trafikafvikling i samarbejde med de berørte kommuner, politiet og redningstjenester.

Motorvejen er beliggende delvist i åbent land, hvor det er ønskeligt at begrænse belysningen. Der vil være vejbelysning i rampekryds og på serviceanlæggene. Endvidere vil samkørselspladsen blive udstyret med belysning.

Der opsættes vildt- og paddehegn langs motorvejen omkring faunapassager samt på delstrækninger, hvor der er beplantning tæt ved motorvejen, og i øvrigt hvor der kan være en trafiksikkerhedsmæssig risiko for påkørsel af dyr. Omfanget aftales med By- og Landskabsstyrelsen.

Skråninger og øvrige vejarealer beplantes, hvor det findes hensigtsmæssigt i forhold til trafiksikkerhed, æstetik og naturhensyn. Art og omfang af beplantningen fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

4.10 Vejafvanding

Der etableres kantopsamling af vejvand i vejsiderne, og vejvandet ledes i et lukket opsamlingssystem til regnvandsbassiner. I bassinerne kan urenheder bundfældes, og afstrømningen reguleres, inden vandet ledes til de nærliggende vandløb. Der etableres afløbsbygværk med olieudskillerfunktion.

Regnvandsbassinerne er med til at sikre vandløb og søer mod forurening i forbindelse med uheld på motorvejen, idet bassinerne er forsynet med lukkemekanisme. Endelig placering og udformning af bassinerne fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

4.11 Naboarealer

Vejens udseende mod naboarealer fastlægges, bl.a. med hensyn til beplantning, nærmere i detailprojekteringen.

Lovforslaget giver mulighed for at pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m, jf.

afsnit 3. Byggelinjer på naboejendomme vil i øvrigt få virkning som byggelinjer pålagt i henhold til lov om offentlige veje, § 34.

For at gennemføre anlægsarbejderne er det nødvendigt at disponere over arbejdsarealer. Disse reetableres og afleveres efter endt brug tilbage til ejerne. Langs med og på tværs af motorvejen forløber ledninger til naturgas, fjernvarme, regnvand, el- og lyslederkabler samt højspændingsledninger. Størsteparten af de nødvendige omlægninger skønnes at kunne foregå indenfor de udlagte arbejdsarealer.

5. Trafikale konsekvenser

Der er i dag fremkommelighedsproblemer i myldretiden på udbygningsstrækningen, og med den forventede trafikvækst vil disse vokse i både hyppighed og omfang. En udbygning af motorvejen vil forbedre fremkommeligheden for trafikanterne.

De trafikale konsekvenser ved udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge er beregnet ved hjælp af Ørestadstrafikmodellen. Tilsvarende er gennemført beregninger for en situation, hvor den nuværende 6-sporede motorvej bevares uændret (benævnes '0-alternativet').

Frem mod år 2018 forventes trafikken mellem Greve Syd og Køge at stige med ca. 27 % i forhold til 2004 svarende til gennemsnitligt ca. 1,7 % pr. år. Udbygningen forventes at medføre en forøgelse af trafikbelastningen i 2018 med ca. 5-10.000 køretøjer pr. årsdøgn, svarende til 5-8 % i forhold til 0-alternativet, det vil sige en samlet stigning på ca. 32-35 % i forhold til situationen i 2004.

Forøgelsen skyldes, at fremkommeligheden på motorvejen vil blive forbedret. Bilisterne vil derfor i stigende omfang vælge motorvejen frem for alternative ruter, og flere ture vil foregå i bil frem for kollektiv trafik, cykel og gang. Modsat medfører den nye jernbane mellem København og Ringsted flere kollektive rejser i stedet for bil. Trafikken på de alternative parallelle ruter vil blive reduceret.

6. Trafiksikkerhed

Det er beregnet, at udbygningen vil medføre en reduktion på 3 personskadeuheld pr. år. Udbygning af Køge Bugt Motorvejen vil medføre dels en overflytning af trafik fra parallelle ruter til motorvejen, dels en trafikforøgelse på grund af nye trafikanter. Overflytning af trafik fra det øvrige vejnet til den sikrere motorvej medfører en uhedsreduktion. Nye trafikanter bidrager med en relativt mindre forøgelse af antallet af uheld.

Endvidere forventes en positiv trafiksikkerhedsmæssig effekt som følge af udformningen af den udbyggede motorvej, herunder ændret udformning af rampekrydsene i tilslutningsanlæggene.

7. Plan- og beskyttelsesforhold

Køge Bugt Motorvejen er beliggende i et større sammenhængende naturområde syd for Karlstrup ved Karlstrup Mose, som er udpeget som område med landskabelige værdier. Motorvejen forløber gennem Karlstrup Mose og Jersie Mose, som er udpeget som biologiske interesseområder og som kulturhistorisk interesseområde. Langs hele strækningen er der udpeget særlige drikkevandsinteresser med undtagelse af en kort strækning ved Køge, der er udpeget som område med drikkevandsinteresser. På store dele af strækningen er der kildepladszoner.

Der ligger ingen internationale naturbeskyttelsesområder i selve undersøgelseskorridoren for motorvejen. Nærmeste Natura 2000-områder er fuglebeskyttelsesområde F103, Gammel Havdrup Mose, ca. 3,5 km vest for Køge Bugt Motorvejen, habitatområde H130, Ølsemagle Strand og Staunings Ø, ca. 1,5 km øst for motorvejen samt habitatområde H131, Køge Å, ca. 2 km syd for motorvejen. Udbygningen af motorvejen vurderes hverken direkte eller indirekte at ville medføre forringelser for de arter og naturtyper, som områderne er udpeget til at beskytte.

I undersøgelsesområdet forekommer arter, der er opført på EF-habitatdirektivet. EF-habitatdirektivet forpligter Danmark til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en beskyttelsesordning i

det naturlige udbredelsesområde for de arter, som er listet på EF-habitatdirektivets bilag IV, også uden for de egentlige habitatområder. Beskyttelsen betyder bl.a. forbud mod beskadigelse eller ødelæggelse af arternes udbredelsesområder.

De bilag IV-arter, der kan blive påvirket af udbygning af motorvejen, er vurderet til at være spidssnudet frø, markfirben og dværgflagermus. Der indgår en række afværgeforanstaltninger i projektet, som vil sikre, at den økologiske funktionalitet af yngle- og rastepladser bliver opretholdt for de nævnte arter.

Greve Kommune, Solrød Kommune og Køge Kommune har meddelt, at kommunerne på det foreliggende grundlag er indstillet på ud fra hovedforslaget efter konkret vurdering at meddele de fornødne tilladelser til vejanlægget efter planloven, naturbeskyttelsesloven, vandløbsloven og museumsloven.

By- og Landskabsstyrelsen har meddelt sin principgodkendelse af projektet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20.

De 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.

8. Alternativer

I VVM-undersøgelsen er vurderet følgende alternativer:

- Ingen udbygning af motorvejen mellem Greve Syd og Køge – det såkaldte 0 ("nul") alternativ
- Ingen udbygning af motorvejen men etablering af trafikledelsessystemer med mulighed for hastigheds- og vognbaneregulering samt trafikovervågning på hele strækningen - det såkaldte 0+ (»nulplus«) alternativ med trafikledelse
- Ingen udbygning af motorvejen, men inddragelse af nødspor til kørespor i myldretiden - det såkaldte 0+ (»nulplus«) med inddragelse af nødspor
- Udbygning af motorvejen fra 6 til 8 spor samt forbederelse af nødspor til kørespor, således at det er muligt at have 10 spor i myldretiden
- Udbygning af den kollektive trafik i stedet for en udbygning af motorvejen mellem Greve Syd og Køge – det såkaldte K+ alternativ

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

Derudover er der undersøgt følgende tilvalgsmuligheder:

- Etablering af nyt tilslutningsanlæg ved Egedesvej med nord- og sydvendte ramper samt ombygning af tilslutningsanlæg 31 (Roskildevej/Cordozavej)
- Udbygning af sideanlæggene ved Karlslunde
- Udbygning med reversible kørespor, hvor trafikken skifter retning i løbet af døgnet på de samme kørespor
- Anlæg af Ring 5 med forbindelse fra Køge til Helsingør
- Udbygning af strækningen fra 6 til 8 spor med gennemgående nødspor
- En asymmetrisk udbygning af motorvejen, hvor udbygningen foretages i den ene side af vejen længst væk fra boligområderne på østsiden

Parterne er enige om at afsætte 117 mio. kr. til tilslutningsanlæg ved Egedesvej med nord- og sydvendte ramper samt ny bro til Parkér og Rejs ved en ny station i Køge Nord med henblik på at styrke muligheden for at kombinere biltrafikken med kollektiv transport.

Vejdirektoratet har ud fra en samlet vurdering af de trafikale, vejtekniske, trafiksikkerhedsmæssige, miljømæssige og økonomiske konsekvenser ikke fundet grundlag for at anbefale nogen af de øvrige tilvalgsmuligheder.

9. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

9.1 Anlægs- og samfundsøkonomi

Anlægsoverslaget for udbygning af Køge Bugt Motorvejen er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet.

Anlægsoverslaget er opgjort på 4 niveauer: Fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget.

Fysikoverslaget er udarbejdet ved hjælp af Vejdirektoratets overslagssystem. Det vil sige, at det er baseret på teoretiske mængder fra det foreliggende skitseprojekt og enhedspriser 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 har det eksterne rådgivningsfirma Capacent for Transportministeriet gennemført en ekstern kvalitetssikring, som har omfattet en vurdering af Vejdirektoratets økonomiske overslag, risikostyring og samfundsøkonomiske analyse samt projektorganisering og udbudsstrategi.

Den eksterne kvalitetssikring har ikke afdækket væsentlige fejl eller mangler i Vejdirektoratets beregninger og metode for opgørelse af anlægsoverslag m.m. Der er dog foretaget enkelte justeringer af overslaget bl.a. i forhold til driftsudgifter til trafikledelse.

Der er på den baggrund udarbejdet et korrigeret basisoverslag for udbygningen af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge på 2.152,1 mio. kr. (prisniveau 2010, vejindeks 180,8). I overslaget indgår udgifter til etablering af vejanlægget, arealerhvervelse, projektering, tilsyn og administration, men ikke moms. Derudover er der i overslaget inkluderet et nyt tilslutningsanlæg med nord- og sydvendte ramper ved Egedesvej.

I henhold til retningslinjerne for ny anlægsbudgettering vil projektbevillingen på finansloven (ankerbudgettet) være basisoverslaget tillagt 10 %, dvs. 2.367,3. Ved indbudgettering på finansloven afsættes yderligere en central reserve på 20 % i Transportministeriet. Det samlede anlægsbudget vil således være 2.797,7 mio. kr., jf. tabel 1.

Med aftalen af 2. december 2009 om »Bedre veje mv.« er parterne enige om at udbygge den 8 km lange strækning mellem Greve Syd og Solrød Syd. Parterne bag aftalen er endvidere enige om at drøfte finansieringen af udbygningen af den resterende strækning i år 2013.

I tabel 1 er angivet basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget:

Tabel 1: Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for hovedforslaget. Prisniveau 2010 og vejindeks 180,8.

	Basisoverslag Mio. kr.	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %) Mio. kr.	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 %) Mio. kr.
Etape 1 Greve Syd – Solrød Syd	1.368,5	1.505,4	1.779,1
Greve Syd – Køge (etape 1 og 2)	2.152,1	2.367,3	2.797,7

Projektets omkostninger og fordele for samfundet er opgjort i henhold til Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse. På baggrund af disse opgørelser er 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 projektperiode. Den interne rente skal mindst svare til den samfundsøkonomiske kalkulationsrente på 5 %, 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 13,5 %. For 1. etape er den interne rente beregnet til 8,7 %.

Udbygning af 1. etape af Køge Bugt Motorvejen vil kunne gennemføres efter følgende tidsplan:

2011-2012: Detailprojektering

2012-2013: Besigtigelse og ekspropriation

2013-2016: Anlæg

2016: Udbygning færdig

2017-2018: Færdiggørelsesarbejder mv.

Bevillingerne til udbygning af 1. etape forventes at fordele sig som følger (2010-priser):

Tabel 2: Årsfordelt anlægsbudget (indeks 180,8)

År	Ankerbudget (projektbevilling) Mio. kr.	Samlet anlægsbudget Mio. kr.
2011	63,5	75,0
2012	213,3	252,2
2013	217,6	257,1
2014	339,9	401,7
2015	351,7	415,7
2016	259,5	306,7
2017	51,6	61
2018	8,8	10,4
I alt	1.505,4	1.779,1

9.2 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 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 i overensstemmelse med den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektførelset styres, kontrolleres og dokumenteres og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Trafikafviklingen skal overvåges, og trafiksikkerhedsmæssige indsatser gennemføres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for anvendelse af nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafiksikkerhedsmæssigt, miljømæssigt og økonomisk samt med henblik på at mindske de trafikale gener mest muligt og at kunne færdiggøre projektet så tidligt som muligt.

Af den samlede udgift er der til projektering, tilsyn og administration budgetteret med 18,0 % for

udbygningen af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Solrød Syd. De 18 % er forudsat fordelt med ca. 4,6 % til lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 8,4 % til omkostninger til eksterne rådgivere og ca. 5,0 % til øvrige driftsudgifter.

Vejdirektoratets projektbevilling til udbygning af 1. etape af Køge Bugt Motorvejen på 1.505,4 mio. kr. optages på finanslovens § 28.21.20. Anlæg af hovedlandeveje mv. (Anlægsbev.). Den centrale reserve på 273,7 mio. kr., svarende til 20 % af basisoverslaget, optages på finanslovens § 28.11.13. Anlægsreserve (Anlægsbev.).

10. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

En udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge vil forbedre trafikafviklingen i den sydlige del af hovedstadsområdet i myldretiden og derved reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på 4.000 – 4.500 mandår for hele strækningen og 2.500 – 3.000 mandår for 1. etape.

De afledte økonomiske virkninger vil i øvrigt primært være sparet tid. Den sparede tid har en værdi i størrelsesordenen 193 mio. kr. i 2018 og herefter stigende i takt med væksten i trafikken og trængslen. En del af tidsbesparelsen tilfalder erhvervslivet i form af reducerede transportomkostninger.

For så vidt angår de strukturelle økonomiske virkninger for erhvervslivet kan nævnes, at en forbedret fremkommelighed normalt forventes at give positive effekter for erhvervslivet. I den forbindelse er det af væsentlig betydning, at den del af tidsbesparelserne, der ikke direkte kan henføres til erhvervstrafik, og dermed som afledt økonomisk effekt, primært kan henføres til trafik mellem bolig og arbejdssted, som giver erhvervslivet en positiv effekt i form af fordele for de ansatte.

11. Administrative konsekvenser for borgerne

Det færdige anlæg vil indebære en betydelig forbedring for trafikanterne på motorvejen og betyde en aflastning af trafikken på alternative veje.

Anlægget berører direkte og indirekte en del borgere, der bor i nærheden af vejanlægget, bl.a. i form af ekspropriationer, støj og gener i forbindelse med anlægsarbejderne, jf. afsnit 8.1.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil borgerne i området bl.a. på www.vejdirektoratet.dk løbende kunne informere sig om vejarbejdets karakter og tidsplan, og ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne.

12. Miljømæssige konsekvenser

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

12.1 Arealindgreb og barrierevirkning

Der skønnes at være behov for permanent arealerhvervelse ved ekspropriation af 20-25 ha til vejanlægget, heraf ca. 6-8 ha fredskov. Udbygningen vil berøre omkring 100 ejendomme. Det forventes ikke, at der skal totaleksproprieres ejendomme. Arealerne medgår især til udbygning af selve vejstrækningen og til ombygning af de eksisterende tilslutningsanlæg.

Af hensyn til gennemførelse af anlægsarbejderne skal der ske en midlertidig ekspropriation af ca. 45-50 ha til arbejdsarealer og udsætningsområder for deponering af jord i anlægsperioden. Arealerne reetableres og leveres tilbage til de berørte ejendomme efter endt brug.

I det omfang anlægsperioden for jernbanen mellem København og Ringsted og motorvejsudbygningen kommer til at ske samtidig eller tidsmæssigt tæt på hinanden, tilstræbes det at koordinere ekspropriationsprocessen for så vidt angår mellemliggende arealer mellem banen og motorvejen.

Omfanget af ekspropriationer vil blive fastlagt endeligt af den ekspropriationskommission, der skal godkende projektet ved en besigtigelsesforretning. Ekspropriationer i forbindelse med motorvejsudvidelsen sker med hjemmel i lovforslagets § 3, vejlovens § 43 og efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

12.2 Støj, luft og klima

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj fra vejtrafik er 58 dB. Antallet af boliger belastet med støj over 58 dB forventes at blive reduceret fra 4.182 til 3.783 boliger ved en udbygning af motorvejen med trafik fremskrevet til 2025. Antallet af boliger belastet med støj over 63 dB forventes at blive reduceret fra 875 til 544 boliger, dvs. med ca. 38 %.

En del af de støjbelastede boliger er beliggende langs de større kommunale veje, hvor der ikke etableres støjafskærmning i forbindelse med udbygningen.

Udbygningen af motorvejen vil have en minimal betydning for de samlede beregnede emissioner af forurenende stoffer og CO² i forhold til 0-alternativet. CO²-udslippet vil stige med ca. 4.300 tons pr. år, svarende til en stigning på 0,2 %. For CO, NO_x, SO² og partikler er stigningen på 0,2-0,5 % i forhold til 0-alternativet.

Beregningerne er foretaget med emissionsfaktorer svarende til de beregnede gennemsnitshastigheder. Der er således ikke taget højde for de positive CO²-effekter, som følger af, at kødannelser med »stop and go«-kørsel i myldretiderne reduceres ved udbygning af motorvejen.

Motorvejen medfører endvidere en omfordeling af emissionerne, hvorved der opnås en reduktion af emissionerne i byområder, der modsvares af lidt større stigninger i det åbne land. Da motorvejen overvejende forløber i det åbne land med gode spredningsbetingelser, vurderer Vejdirektoratet, at luftforureningskoncentrationerne vil være under gældende grænseværdier.

12.3 Natur, landskab og fortidsminder

Habitatområde nr. 130, Ølsemagle Strand og Staunings Ø, ligger ca. 1,5 km øst for motorvejen og vil modtage vejvand efter ophold i regnvandsbassiner. Det er vurderet, at vejvandet fra motorvejen vil blive rensat og fortyndet på en sådan måde, at der ikke vil kunne ske skade af habitatområdet.

Udbygningen vil påvirke et meget begrænset areal i randen af beskyttede naturtyper. Der vil blive etableret erstatningsnatur for de områder, der vil blive inddraget ved udbygningen.

Bestande af spidssnudet frø findes på østsiden af motorvejen i Karlstrup Mose og på begge sider af motorvejen i Jersie Mose, jf. afsnit 7. For at opretholde den økologiske funktionalitet for spidssnudet frø i Jersie Mose anlægges et nyt og større bygværk til vandløbet Gammelmosestreget, og der anlægges en banket i Skensved Å, jf. afsnit 4.6. For at give mulighed for spredning af padder og mindre pattedyr i Karlstrup Mose forbedres naturindholdet langs med Karlstrup Mosebæk under pæledækket.

Markfirben er registeret på en sydvendt skråning af Solrød Byvej, som skal ændres i forbindelse med udbygning af jernbanen mellem København og Ringsted. Der bliver foretaget en undersøgelse i forbindelse med detailprojekteringen, og hvis projektet påvirker markfirbens lokaliteter, skal bestanden midlertidigt flyttes til en anden egnet lokalitet under anlægsarbejdet og genetableres på skråningen efterfølgende. Projektet koordineres i øvrigt i forhold til anlægget af den nye jernbane mellem København og Ringsted.

Der er registreret 6 arter af flagermus i området. På grund af områdets varierede landskab vurderes den begrænsede fældning af vegetation langs motorvejen ikke at forringe flagermusenes muligheder for at finde føde. Der etableres et beplantningsbælte som ledelinje for dværgflagermus på den sydlige strækning af motorvejen som følge af Pilegårdsvejs nedlæggelse.

Landskabet i den korridor, som motorvejen forløber i, er relativt fladt, og mod øst opleves det som

relativt lukket pga. støjvolde og bebyggelse. Mod vest opleves det mere åbent med spredt bebyggelse og marker.

Motorvejen kommer til at fremstå lidt mere markant i landskabet på grund af dens øgede bredde og flere støjskærme og vil opleves visuelt større. Landskabet vil især påvirkes de steder, hvor motorvejen og den nye jernbane mellem København og Ringsted kommer meget tæt på hinanden.

De fleste kulturhistoriske miljøer ligger i en sådan afstand til motorvejen, at en udvidelse ikke betyder væsentlige nye påvirkninger. Udbygningen berører randen af 3 områder, der er udpeget som kulturarvsarealer på grund af områdernes værdifulde fortidsminder. Der er generelt et højt antal fortidsminder i området omkring motorvejen. Der forventes spor af bopladser og eventuelt grave. Inden anlægsarbejderne går i gang, vil Køge Museum foretage en arkæologisk forundersøgelse af de berørte arealer.

Tre beskyttede jorddiger langs motorvejen vil blive afkortet i den ene ende som følge af udbygningen. De resterende dele af digerne vil fortsat være intakte. Ingen fredede fortidsminder vil blive påvirket.

12.4 Friluftsliv

Motorvejen forløber igennem et landskab, hvor marker og naturområder er opdelt af bymæssig bebyggelse med rekreative områder, fritidsaktiviteter og stier. Udbygningen af motorvejen vil generelt ikke påvirke rekreative aktiviteter. Gang- og cykelstier på langs og på tværs af motorvejen, med undtagelse af Pilegårdsvej, som lukkes, vil blive reetableret i fuldt omfang, ligesom alle øvrige stier reetableres.

12.5 Overfladevand og grundvand

Der etableres et helt nyt afvandingssystem for motorvejen, jf. afsnit 4.10. Hvis der sker spild på vejen, lukkes bassinernes afløb, og forureningen samles op. Vejvandet opsamles og føres via lukkede ledninger og grøfter til regnvandsbassiner, hvor urenheder bundfældes, og afstrømningen reguleres, inden vandet føres videre til det nærmeste vandløb. Sandsynligheden for, at kvaliteten af drikkevandet vil blive påvirket i forhold til i dag, vurderes derfor som yderst begrænset.

Afvandingssystemet sikrer, at der under normale omstændigheder ikke vil være nogen risiko for belastning af kvaliteten i vandløb, vådområder og grundvand. Dette gøres bl.a. ved at anlægge regnvandsbassinerne med tæt bund eller membran.

Afledningen af vejvand m.v. kræver tilladelser fra de pågældende kommuner, jf. miljøbeskyttelsesloven. I tilladelserne vil de nærmere vilkår for udledningen til de relevante vandløb og søer m.v. blive fastlagt.

12.6 Ressourceforbrug

Til udbygningen af motorvejen vil der blive benyttet forskellige råstoffer primært i form af stabilgrus, bundsikring (sand og grus), asfalt, beton og stål. Forbrug af råstoffer er opgjort på baggrund af et skitseprojekt for vej, bro og afvanding. Hertil kommer en mindre mængde af diverse materialer til afstribning, autoværn og skiltning.

Forbruget omfatter ca. 125.000 t asfalt (heraf udgør genbrug ca. 42.000 t) og ca. 450.000 m³ stabilgrus og bundsikring.

Affald og genanvendeligt materiale skal håndteres i henhold til myndighedernes anvisninger.

12.7 Forurennet jord

Den øverste del af den nuværende rabatjord langs motorvejen er forurennet. Jorden vil som udgangspunkt indgå i vejanlæggets dæmninger og tilslutningsanlæg. Det sker efter myndighedernes anvisning eller tilladelse efter mere detaljerede undersøgelser, der danner grundlag for den konkrete jordhåndtering i projektet.

Ved arbejde i forurennet jord skal jorden bortskaffes eller indbygges i projektet efter særlige regler i henhold til gældende lovgivning og bestemmelser.

Udbygningen kan berøre en forurennet grund vest for motorvejen umiddelbart syd for Karlslunde rasteplass. Herudover er der en række potentielt forurenede arealer (fokusarealer), som kan blive berørt direkte af motorvejsudbygningen.

Der vurderes ikke at være nogen risiko for forurening af grundvandet som følge af jorddisponeringen af rabatjord i anlægsprojektet.

13. Forholdet til EU-retten

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet med senere ændringer (VVM-direktivet) (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40) 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 (EF-Tidende 2003 nr. L 156, side 17).

Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle med senere ændringer (Fuglebeskyttelsesdirektivet) (EF-Tidende 1979 nr. L 103, side 1) og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer (Habitatdirektivet) (EF-Tidende 1995 nr. L 1, side 135) vil blive direkte eller indirekte berørt af projektet.

14. Høring over lovforslaget

Lovforslaget har været i høring hos Greve Kommune, Solrød Kommune, Køge Kommune, Region Sjælland, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, DI Transport, Movia og Forenede Danske Motorejere (FDM). Høringssvarene vil blive fremsendt til Trafikudvalget, ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

15. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Mindre udgifter for stat og kommuner som følge af færre trafikuheld	Udgift for staten på 2797,7 mio. kr., heraf 1779,1 mio. kr. til 1. etape (priseniveau 2010 inkl. tillæg på 30 %) til anlæg samt udgifter til drift og vedligeholdelse
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Begrænset meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Reduktion af transportomkostningerne. Øget beskæftigelse i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden	Ingen

Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Betydelig forbedring for trafikanterne på motorvejen og betydelig aflastning af trafikken på alternative veje	Gennemførelse af projektet vil medføre ekspropriation for en række ejendomme
Miljømæssige konsekvenser	Formindskelse af støjgener langs vejen og forbedret håndtering af vejafvandingen	Mindre forøgelse af luftforurening og CO ₂ -udledning. Begrænsede indgreb i rekreative omgivelser
Forholdet til EU-retten	De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i EU-retten. Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiver 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

Den foreslåede bestemmelse indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at udbygge hovedlandevej 10, Køge Bugt Motorvejen (E20, E47) mellem afslutningen af den eksisterende 8-sporede strækning ved tilslutningsanlæg 29, Greve Syd, og sammenfletningen med Syd- og Vestmotorvejen ved Køge, fra 6 til 8 spor.

Der henvises til de almindelige bemærkninger og bilag 1.

Til § 2

Den foreslåede bestemmelse giver hjemmel til at pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m. Forslaget fraviger reglen i lov om offentlige veje § 34, hvorefter der ved hovedlandeveje og andre rutenummererede veje kan pålægges byggelinjer med en indbyrdes afstand på indtil 100 m, når vejbestyrelsen finder, at der af færdselsmæssige hensyn bør sikres mulighed for udvidelse af vejen til en større bredde, eller at færdselens tarv i øvrigt gør det nødvendigt.

Begrundelsen for at udvide byggelinjernes maksimumsafstand er, at de almindelige bestemmelser i lov om offentlige veje, hvorefter hovedlandeveje kan pålægges byggelinjer på begge sider af vejen med en indbyrdes afstand på op til 100 m, ikke vurderes at være tilstrækkelig, når vejen udbygges til 8 spor som i dette tilfælde.

Ved pålæg af byggelinjer efter den foreslåede bestemmelse finder reglerne om byggelinjer i kapitel 4 i lov om offentlige veje i øvrigt anvendelse.

Til § 3

Den foreslåede bestemmelse i 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. Endvidere foreslås det i stk. 2, at erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

De ordinære ekspropriationer til vejanlægget vil ske med hjemmel i vejlovens § 43 og efter reglerne i

lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008. Ekspropriationerne ledes af Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne.

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 og godkendt projektet.

Med forslaget vil transportministeren som nævnt få hjemmel til 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 i forbindelse med 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, familieførgelse eller andre sociale forhold. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

Til § 4

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.