



Fremsat den 23. februar 2011 af transportministeren (Hans Christian Schmidt)

Forslag

til

Lov om anlæg af Nykøbing Falster Omfartsvej

§ 1. Transportministeren bemyndiges til

- 1) at anlægge en hovedlandevej fra Skovalléen til Gedser Landevej som en omfartsvej øst om Nykøbing Falster,
- 2) at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 501 (rute E55), Nykøbing Falster-Sydmotorvejen, mellem Banegårdskrydset og tilslutningen af omfartsvejen ved Skovalléen til kommunevej, og
- 3) at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 506 (rute E55), Nykøbing Falster-Gedser, mellem Banegårdskrydset og tilslutningen af omfartsvejen ved Gedser Landevej til kommunevej.

Stk. 2. Strækninger, der henholdsvis skal anlægges og nedklassificeres, fremgår af lovens bilag 1.

§ 2. 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.

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

Linjeføring for Nykøbing Falster Omfartsvej.

Bilag 1



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund
 - 1.1 Hovedindhold
 - 1.2 Baggrund
2. Konsolidering af den amtslige VVM-undersøgelse
3. Lovforslagets indhold
4. Beskrivelse af vejanlægget
 - 4.1 Funktion og kvalitet
 - 4.2 Tværprofil
 - 4.3 Linjeføring og tilslutninger
 - 4.4 Sideanlæg
 - 4.5 Lokalvejnet og stier
 - 4.6 Faunapassager og hegning
 - 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 Forurenede 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 anlægge en 5,8 km lang omfartsvej fra Skovalléen til Gedser Landevej som Nykøbing Falster Omfartsvej (jf. lovens bilag 1). Lovforslaget indeholder endvidere en bemyndigelse til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 501 (rute E55), Nykøbing Fal-

ster-Sydmotorvejen, mellem Banegårdskrydset og tilslutningen af omfartsvejen ved Skovalléen og den nuværende hovedlandevej 506 (rute E55), Nykøbing Falster-Gedser mellem Banegårdskrydset og tilslutningen af omfartsvejen ved Gedser Landevej til kommunevej.

Lovforslaget er et led i udmøntningen af aftalen om "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti),

Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

Nykøbing Falster Omfartsvej forventes at kunne ibrugtages i år 2014. Projektets samlede budget er på 222,3 mio. kr. (2011-priser).

1.2 Baggrund

Det tidligere Storstrøms Amt vedtog i december 2006 regionplantillæg nr. 6 til Storstrøms Amts regionplan 2005–2017 om anlæg af en omfartsvej ved Nykøbing Falster. I forbindelse med kommunalreformen påtog staten sig ansvaret for den videre planlægning af omfartsvejen.

Med en omfartsvej ved Nykøbing Falster, der forløber fra Skovalléen og øst om byen frem til Gedser Landevej, vil man opnå at aflaste den eksisterende hovedlandvej (rute E55), Gedser-Nykøbing Falster-Sydmotorvejen, som går igennem Nykøbing Falster by. Nykøbing Falster Omfartsvej har til formål at forbedre forholdene for den regionale trafik i området og det lokale trafikmiljø i Nykøbing Falster by.

2. Konsolidering af den amtslige VVM-undersøgelse

I forbindelse med aftalen om "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009 besluttede forligspartierne, at Vejdirektoratet skulle foretage en konsolidering af det foreliggende beslutningsgrundlag, hvorefter der tages endeligt stilling til projektet. Det blev endvidere besluttet, at Vejdirektoratet skulle gennemføre konsolideringen i 2010. Konsolideringen er gennemført og omfatter en gennemgang af det tekniske, miljømæssige og økonomiske grundlag for det forhenværende Storstrøms Amts projekt.

Konsolideringen har vist, at vejen kan anlægges i store træk som planlagt i Storstrøms Amts VVM-undersøgelse. Der er dog undervejs i konsolideringen peget på en række tekniske og miljømæssige forhold, som kunne gennemføres anderledes i forhold til amtets projekt:

- Vejens linieføring justeres således, at vådområder for padder ikke berøres af vejanlægget.
- Vejens linieføring er udformet således, at der er stop-sigt på hele strækningen.
- Rundkørslerne etableres med shunts, og underført shunt ved Skovalléen udgår.
- Cykelsti langs Gedser Landevej føres af trafiksikkerhedsmæssige hensyn under omfartsvejen (ved den sydlige rundkørsel).
- Der etableres en underføring af Kristiansmindegårdene pga. tung landbrugstrafik.
- Mindre omlægning af Tingsted Å end tidligere forudsat.

Miljøcenter Roskilde har på baggrund af konsolideringen oplyst, at der ikke vurderes at være behov for yderligere miljøundersøgelser for at projektet for omfartsvejen øst om Nykøbing Falster kan igangsættes.

3. Lovforslagets indhold

På baggrund af den gennemførte konsolidering og aftalen om "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009 foreslås, at transportministeren bemyndiges til at anlægge en ca. 5,8 km lang hovedlandevej fra Skovalléen til Gedser Landevej. Strækningen fremgår af lovens bilag 1. Vejen anlægges i hovedtræk svarende til forslaget i Vejdirektoratets konsolidering.

Endvidere foreslås en bemyndigelse af transportministeren til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 501 (rute E55), Nykøbing Falster-Sydmotorvejen mellem Banegårdskrydset og tilslutningen af omfartsvejen ved Skovalléen og den nuværende hovedlandevej 506 (rute E55), Nykøbing Falster-Gedser, mellem Banegårdskrydset og tilslutningen af omfartsvejen ved Gedser Landevej.

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

4. Beskrivelse af vejanlægget

4.1 Funktion og kvalitet

Omfartsvejen anlægges som en 2-sporet landevej, som indpasses i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssig afbalanceret måde, og som har høj trafiksikkerhedsmæssig standard. Omfartsvejen planlægges med en hastighed på 80 km/t. Det vil ikke blive tilladt at cykle på omfartsvejen.

4.2 Tværprofil

Omfartsvejen anlægges som en 2-sporet landevej med en bredde på 13 m. Tværprofilet består af 2 kørespor a 3,5 m, 2 kantbaner a 0,5 m samt 2 yderrabatter a 2,5 m.

4.3 Linjeføring og tilslutninger

Den overordnede linjeføring fremgår af lovens bilag 1.

Omfartsvejen tilsluttes Skovalléen i en rundkørsel. Derefter passerer omfartsvejen under jernbanen og fortsætter i en højredrejende kurve under Stubbekøbingvej. Videre mod sydøst passerer vejen over fritidsområdet »Ved Kohaven«, og ved Grønsundsvej føres omfartsvejen under. Der etableres et toplanskryds i form af et hankeanlæg (tilslutningsanlæg til motor- og motortra-

fikvejen) med tilslutning til Grønsundsvej. Omfartsvejen føres videre mod syd, og tilslutningen af omfartsvejen sker i en ny rundkørsel ved Gedser Landevej.

4.4 Sideanlæg

Der etableres ingen sideanlæg (rastepladser) på strækningen.

4.5 Lokalvejnet og stier

Ved Tingsted Å og haveforeningen Åhaven anlægges en ny stibro over omfartsvejen og Tingsted Å. Kristiansmindegaardene føres under Omfartsvejen. Syd for Grønsundsvej afbrydes Hegnetvej, og der anlægges en ny tilslutning til Grønsundsvej - kun som stiforbindelse. Ved Gedser Landevej anlægges en ny stiunderføring under omfartsvejen af trafikikkerhedsmæssige årsager.

Endelig fastlæggelse af ændringer i det lokale vejnet vil ske i detailprojekteringsfasen og i forbindelse med ekspropriationskommissionens behandling.

4.6 Faunapassager og hegning

For at sikre den økologiske funktionalitet for padder opsættes 5-7 km langt paddehegn. Derudover anlægges 14-19 paddepassager under vejen.

Ved Tingsted Ås passage under hhv. omfartsvejen og forlægningen under banen anlægges banketter som faunapassage. Der opsættes vildthejn langs vejen i de områder, hvor der vurderes at være færdsel af vildt og hvor der i øvrigt, kan være en trafikikkerhedsmæssig risiko for påkørsel af dyr.

Den endelige placering og udformning af paddehegn, paddepassager og øvrige faunapassager fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen i dialog med Naturstyrelsen.

4.7 Erstatningsnatur

Der anlægges 5-10 nye ynglesteder i form af nye og/eller oprensede vandhuller.

Ved faunapassager i forbindelse med Tingsted Ås underføringer af hhv. omfartsvejen og banen etableres beplantning, der skal lede dyrene til faunapassagen.

Den endelige placering og udformning af erstatningsnatur fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen i dialog med Naturstyrelsen.

4.8 Støjafskærmning

Støjforholdene er undersøgt i Vejdirektoratets konsolidering.

Omfartsvejen anlægges med en støjreducerende asfalt. Derudover vil der blive opsat støjskærme på den nord-

vestligste delstrækning, langs et stykke af Skovalléen mod Åhaven og ad omfartsvejen langs kolonihaveforeningen. Derudover anlægges en støjvold nord for Grønsundsvej langs vestsiden af omfartsvejen.

Den endelige udformning af støjafskærmningens omfang og udformning fastlægges i detailprojekteringen.

Støjgenerne vil blive søgt minimeret ved at yde tilskud til facadeisolering til især enkeltliggende ejendomme. 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 beløb pr. bolig er pr. 3. kvartal 2010 fastsat til 116.020 kr. inkl. moms (byggeomkostningsindeks for boliger 121,9, 3. kvartal 2010).

4.9 Vejudstyr og beplantning

Omfartsvejen udstyres med tavler, autoværn og kantpæle. Afmærkning på kørebanen vil blive udført med reflekterende afmærkning.

Der etableres ikke vejbelysning langs vejen, da strækningen er beliggende i åbent land. Rundkørslerne, der anlægges ved Skovalléen og Gedser Landevej, belyses. Broer og underføringer belyses ikke undtagen stiunderføringen ved Gedser Landevej.

Skråninger og øvrige vejarealer beplantes, hvor det findes hensigtsmæssigt i forhold til trafikikkerhed, æstetik og naturhensyn.

4.10 Vejafvanding

Der etableres grøfter og trug. Vejvandet ledes via dræn til regnvandsbassiner, der etableres med dykkede afløb, således at regnvandsbassinet har olieudskillerfunktion og lukkemekanismer, som kan tilbageholde forurenende stoffer og kontrollere udløbet af vandmængden til recipienten. Hvor vejen ligger på dæmning, vil vandet strømme af vejen og blive opsamlet i grøfter, hvorfra det nedsiver eller ledes til nærliggende vandløb mv. via regnvandsbassiner. Der etableres ca. 4 regnvandsbassiner.

Den endelige udformning af vandingsystemet og placering af regnvandsbassiner fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

4.11 Naboarealer

Omfartsvejen ved Nykøbing Falster anlægges primært på markarealer i randområdet mellem byzone vest for omfartsvejen og landzone øst for. På den nordligste del af strækningen passerer omfartsvejen mellem industri-

området ved Energivej og kolonihaveforeningen Åhaven. Ved Grønsundsvej passerer omfartsvejen øst om Sdr. Vedby Skovhuse.

5. Trafikale konsekvenser

Det er ved hjælp af en trafikmodel beregnet, at omfartsvejen i 2015 vil få en trafik på 6.300-6.400 biler pr. døgn. Der vil som følge af overflytning af trafik fra eksisterende veje gennem Nykøbing Falster til omfartsvejen ske en aflastning af bl.a. den nuværende hovedlandevej på mellem 4.300 og 6.100 biler i døgnet i 2015. Aflastningen er størst på Vesterskovvej og Gedser Landevej i den sydlige del af Nykøbing Falster by.

Anlæg af omfartsvejen vil medføre tidsbesparelser på ca. 180.000 timer pr. år i 2015 dels for de trafikanter, der vil benytte den nye omfartsvej, som er hurtigere end ruten gennem Nykøbing Falster by, og dels for trafikanter i Nykøbing Falster by, da den reducerede trafik gennem især Banegårdskrydset vil medføre mindre forsinkelse.

Da omfartsvejen er lidt længere end den eksisterende rute gennem Nykøbing Falster by vil omfartsvejen medføre en lille stigning i det samlede trafikarbejde. Der sker dog en omfordeling af trafikarbejdet med mindre trafikarbejde gennem Nykøbing Falster by og større trafikarbejde i landområde.

6. Trafiksikkerhed

Anlæg af omfartsvejen ved Nykøbing Falster vil samlet set forbedre trafiksikkerheden, da den nye omfartsvej er sikrere end de eksisterende veje, som aflastes. Der er beregnet en reduktion på ca. 1,6 person- og materielskadeuheld pr. år.

7. Plan- og beskyttelsesforhold

I undersøgelsesområdet forekommer arter, der er opført på habitatdirektivets bilag. 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 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 omfartsvejen, er springfrø, stor vandsalamander og flere arter af flagermus. Der indgår en række afværgeforanstaltninger i projektet, som vil sikre, at den økologiske funktionalitet af yngle- og rasteplasser bliver opretholdt for bilag IV-arter.

Ca. 2 km vest for omfartsvejen er et Natura-2000 område (Guldborgsund), som er en del af habitatområde

H152 (Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborgsund, Bøtø og Hyllekrog - Rødsand) og fuglebeskyttelsesområde F86 (Guldborgsund). Guldborgsund er aftager for vejvandet fra omfartsvejen. Det er vurderet, at projektet ikke vil påvirke den gunstige bevaringsstatus de er for arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget i EF-habitatområdet og fuglebeskyttelsesområdet.

Omfartsvejen ved Nykøbing Falster er indarbejdet i den gældende kommuneplan, og der er udlagt arealreservation til anlægget i kommuneplanen.

Enkelte planområder grænser op til omfartsvejen, hvoraf plan for fritidsområdet Ved Kohaven berøres direkte. Der er taget forbehold for dette i kommuneplanen.

Vejanlægget berører direkte en lokalplan, der er udarbejdet for kolonihaveområdet Åhaven. Der er indarbejdet afværgeforanstaltninger i projektet i form af blandt andet støjskærme i den forbindelse.

Omfartsvejen placeres primært indenfor et areal, der i regionplan 2005 for Storstrøms Amt er udpeget til område med særlige drikkevandsinteresser. En mindre del af den sydlige linjeføring er beliggende i et område med drikkevandsinteresser, og en mindre del vest for jernbanen er beliggende i et område med såkaldte begrænsede drikkevandsinteresser. Regnvandsbassiner udføres med reduktionsafløb og tætnes efter behov med membran for at hindre nedsivning til grundvandet. Desuden vil afledning af vejvandet til bassinerne ske i ledning eller vejgrøfter.

Den endelige udformning af foranstaltninger til sikring af grundvandets kvalitet vil blive udarbejdet i forbindelse med detailprojekteringen.

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

Guldborgsund Kommune har meddelt, at kommunen er indstillet på at give de nødvendige tilladelser i medfør af planloven, naturbeskyttelsesloven, miljøbeskyttelsesloven, vandløbsloven og museumsloven til at gennemføre projektet.

Miljøcenteret i Roskilde har meddelt sin principgodkendelse af projektet i henhold til § 20 i naturbeskyttelsesloven.

8. Alternativer

I det tidligere Storstrøms Amts oprindelige VVM-undersøgelse og regionplantillæg blev vedtaget et hovedforslag, som kunne etapeopdeles. Det er den sydlige etape af hovedforslaget, som forligspartierne har aftalt at anlægge. Som et alternativ blev undersøgt en linjeføring med samme udgangspunkt i den sydlige del ved

Gedser Landevej, men med et forløb øst for den eksisterende hovedlandevej nord for Nykøbing Falster.

9. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

9.1 Anlægs- og samfundsøkonomi

Anlægsoverslaget for anlæg af omfartsvejen ved Nykøbing Falster 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 og enhedspriser og erfaringer fra de seneste, sammenlignelige anlægsarbejder.

Fysikoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, ledningsomlægninger, 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, tekniske løsninger, risikostyring, samfundsøkonomiske analyse samt projektorganisering og udbudsstrategi.

Den eksterne kvalitetssikring har ikke afdækket væsentlige fejl og mangler i Vejdirektoratets beregninger og metode for opgørelse af anlægsoverslag m.m., men har givet anledning til en mindre justering af anlægsoverslaget (bl.a. til omkostning af en vejsænkning af en kommunevej) på 5,2 mio. kr. (prisniveau 2011).

Der er beregnet et basisoverslag for omfartsvejens på 171,0 mio. kr. i 2011-priser (vejindeks 169,7). I overslaget indgår udgifter til etablering af anlægget, arealerhvervelse, projektering, tilsyn og administration, men ikke moms.

I henhold til retningslinjerne for ny anlægsbudgettering vil projektbevillingen på finansloven (ankerbudgettet) være basisoverslaget tillagt 10 %, dvs. 188,1 mio. kr. Ved indbudgettering på finansloven afsættes yderligere en central reserve på 20 % i Transportministeriet. Det samlede anlægsbudget vil således være 222,3 mio. kr., jf. tabel 1 nedenfor.

Tabel 1: Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget. Prisniveau 2011 og vejindeks 169,7.

Basisoverslag Mio. kr.	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.) Mio. kr.	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 pct.) Mio. kr.
171,0	188,1	222,3

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 opnås med den investerede kapital, når alle fordele og omkostninger 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 projektet er beregnet til 15,9 % i forhold til ankerbudgettet og 14,0 % i forhold til den samlede anlægsbevilling.

Anlæg af Nykøbing Falster Omfartsvej vil kunne gennemføres efter følgende tidsplan:

- 2010-2011: Detailprojektering
- 2011-2012: Besigtigelse og ekspropriation
- 2012-2014: Anlæg
- 2014: Åbning
- 2015: Færdiggørelsesarbejder m.v.

Bevillingerne i 2011-priser (Vejindeks 169,7) forventes at fordele sig, som anført i Tabel 2 nedenfor.

Tabel 2. Årsfordelt anlægsbudget

År	Ankerbudget (projektbevilling) Mio. kr.	Samlet anlægsbudget Mio. kr.
2010	0,8	0,9
2011	11,1	13,1
2012	46,1	54,5
2013	65,9	77,9
2014	60,0	70,9
2015	4,2	5,0
I alt	188,1	222,3

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 rådgivningsfirmaer.

Vejdirektoratet og dets bygherrerådgivere fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at arbejdet leveres i overensstemmelse med den aftalte kvalitet, tidsplan og pris. Herudover skal projektførelsen styres, kontrolleres, dokumenteres og evalueres, og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Trafikafviklingen skal overvåges, og trafikikkerhedsmæssige indsatser skal gennemføres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for anvendelse af nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafikikkerhedsmæssigt, miljømæssigt og økonomisk.

Af den samlede udgift er der til projektering, tilsyn og administration budgetteret med 17 % for anlæg af omfartsvejen. De 17 % er forudsat fordelt med 4,6 % til lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 7,4 % til eksterne rådgivere og ca. 5,0 % til øvrige driftsudgifter.

Vejdirektoratets projektbevilling til anlæg af Nykøbing Falster Omfartsvej, på 188,1 mio. kr. optages på finanslovens § 28.21.20. Anlæg af hovedlandeveje mv. (Anlægsbev.), Den centrale reserve på 34,2 mio. kr., svarende til 20 % af basisoverslaget, optages på finanslovens § 28.11.13. Anlægsreserve (Anlægsbev.).

10. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Anlæg af Nykøbing Falster Omfartsvej vil forbedre trafikforholdene og derved reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 128 mandår.

De afledte økonomiske konsekvenser vil primært være sparet tid og sparede kørselsomkostninger. Den sparede tid for erhvervssegmentet har en værdi i størrelsesordenen 18,6 mio. kr. pr. år (prismiveau 2011) i åbningsåret. Der vil være ekstra kørselsomkostninger på 0,2 mio. kr. pr. år.

11. Miljømæssige konsekvenser

I forbindelse med Vejdirektoratets konsolidering af projektet er der redegjort for de forventede miljømæssige konsekvenser af vejanlægget. Konsekvenserne er resumeret nedenfor.

11.1 Arealindgreb og barrierevirkning

For at gennemføre anlægsarbejderne er det nødvendigt at disponere over arbejdsarealer. Disse reetableres og afleveres efter endt brug tilbage til ejerne. Behovet for arbejdsarealer vil blive fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen. Der forventes eksproprieret midlertidige arbejdsarealer til vejanlæg på ca. 16,3 ha., og ca. 3,1 ha. til midlertidige arbejdsarealer ved omlægning af Tingsted Å. Herudover forventes eksproprieret ca. 20,7 ha. til vejanlægget samt ca. 1,4 ha. til omlægning af Tingsted Å som permanente arealer.

Ingen ejendomme forventes totaleksproprieret. Ved haveforeningen Åhaven forventes op til 4 kolonihaver at blive nedlagt eller fjernet ved ekspropriation. Der udlægges ikke erstatningshaver i stedet.

Omfanget af ekspropriationer vil blive fastlagt endeligt af ekspropriationskommissionen, der skal godkende projektet ved en besigtigelsesforretning. Alle ekspropriationer gennemføres efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

Vejens barrierevirkning vil ikke være væsentlig, da alle skærende veje og stier enten opretholdes eller omlægges i fornødent omfang.

11.2 Støj, luft og klima

I forbindelse med Vejdirektoratets konsolidering af Nykøbing Falster Omfartsvej er der foretaget beregning af støj langs omfartsvejen.

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj fra vejtrafik er 58 dB (decibel). Antallet af boliger med en støjbelastning over 58 dB er beregnet for omfartsvejen. Med etablering af de støjreducerende tiltag, vil der ikke være nogle ejendomme langs omfartsvejen, der er belastet med støj over 58 dB.

Anlæg af omfartsvejen medfører en samlet reduktion i antallet af støjbelastede boliger i området, specielt langs Vesterskovvej. I forbindelse med Storstrøms Amts VVM-undersøgelse blev det beregnet, at anlæg af omfartsvejen vil medføre en reduktion i det samlede støjbelastningstal (SBT) for hele influensvejnettet på 40, beregnet for trafikken fremskrevet til 2030.

Omfartsvejen anlægges med en støjreducerende asfalt. Derudover vil der blive opsat støjafskærmning i form af skærme på den vestligste delstrækning. Dels langs et stykke af Skovalléen mod Åhaven og ad omfartsvejen langs kolonihaveforeningen. Derudover anlægges en støjvold nord for Grønsundsvej langs vestsiden af omfartsvejen.

Vejdirektoratet forventer en lille reduktion i emissioner af forurenende stoffer. Dette skyldes at trafikken ved etablering af omfartsvejen flyttes fra veje i byen med mange stop og ujævn kørsel, til omfartsvejen med en højere hastighed og færre stop, hvilket giver en mindre forurening. Dette på trods af, at det samlede transportarbejde bliver marginalt større. Det er beregnet, at CO₂-udledningen vil reduceres med ca. 680 ton pr. år. Omfartsvejen medfører samlet set en omfordeling af emissionerne, hvorved der opnås en reduktion af emissionerne i byområder, der modsvares af lidt mindre stigninger i det åbne land. Da omfartsvejen forløber i det åbne land med gode spredningsbetingelser, vurderer Vejdirektoratet, at luftforureningskoncentrationerne vil være langt under de vejledende grænseværdier.

11.3 Natur, landskab og fortidsminder

Ca. 2 km vest for omfartsvejen er et Natura-2000 område (Guldborgsund), som er en del af habitatområde H152 (Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborgsund, Bøtø og Hyllekrog - Rødsand) og fuglebeskyttelsesområde F86 (Guldborgsund). Forskellige naturtyper i Guldborgsund udgør levesteder for planter og dyr, der

udgør fødegrundlaget for en række fuglearter omfattet af fuglebeskyttelsesdirektivet. Guldborgsund er aftager af vejvandet fra omfartsvejen og vejen kan dermed potentielt påvirke området. Vejvandet fra omfartsvejen ledes via ca. 4 regnvandsbassiner til Tingsted Å, Bjørup Bæk samt en grøft med tilløb til Hasseløløbet. Alle vandløb har udløb i Guldborgsund. Tilløb til regnvandsbassiner bliver ført gennem sandfang, og der anlægges dykkede afløb fra bassiner, som medfører at bassiner virker som olieudskillere.

I regnvandsbassinerne tilbageholdes en stor del af næringsstofferne kvælstof og fosfor samt tungmetaller, PAH og hydrocarboner. Der er gennemført beregninger af udlednings koncentrationer til vandløbene og fortyndingsgrad for at opfylde gældende vandkvalitetskrav. Der sker en yderligere tilbageholdelse af stofferne på den forholdsvis lange forgrenede strækning fra udledning i vandløbene til Guldborgsund, og det er samlet vurderet, at der ikke vil ske skade på naturtyper som følge af udledning af vejvand.

Støjberegninger i den amtslige VVM-undersøgelse viste, at støjniveauet er under 45 dB i en afstand af ca. 300 m. fra den planlagte vej. Da den planlagte vej forløber ca. 2 km fra EF-fuglebeskyttelsesområder er det vurderet at være tilstrækkelig stor en afstand til, at der ikke forekommer forstyrrelser af fugle omfattet af EF-fuglebeskyttelsesdirektivet.

Tingsted Å skal som en følge af vejprojektet omlægges på en delstrækning ved omfartsvejens vestlige del mellem Skovalléen og jernbanen. Tingsted Å er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, hvilket indebærer, at der ikke må ske indgreb i vandløbet uden tilladelse fra Guldborgsund Kommune, som skal give de fornødne tilladelser efter vandløbsloven og naturbeskyttelsesloven.

Omfartsvejen forventes at berøre 5 vandhuller, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, men som aktuelt har en begrænset værdi som ynglested for beskyttede paddearter. Der etableres 5-10 nye eller genoprettede ynglesteder med henblik på en samlet forbedring af ynglemulighederne for beskyttede paddearter.

Der er i forbindelse med Vejdirektoratets konsolidering undersøgt forekomst af padde i vandhuller langs omfartsvejen. Der er registreret forekomst af springfrø og stor vandsalamander, der er omfattet habitatdirektivets bilag IV. For at sikre den økologiske funktionalitet af disse arter opsættes paddehegn, anlægges paddepassager, og der etableres nye vandhuller.

Det endelige omfang af paddehegn, paddepassager og faunapassager fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen i samarbejde med Naturstyrelsen.

Ligeledes er der i forbindelse med Vejdirektoratets konsolidering gennemført en screening af forekomst af flagermus, som ligeledes er omfattet af habitatdirektivets bilag IV. I området forekommer brunflagermus, sydflagermus, dværgflagermus, vandflagermus og sandsynligvis er der forekomst af bredøret flagermus. Der etableres derfor afværgeforanstaltninger i projektet for at sikre den økologiske funktionalitet af flagermus. Fældning af gamle træer og levende hegn vil så vidt muligt blive undgået. Der etableres beplantning som ledelinjer og »hop overs« på relevante steder.

Omfartsvejen berører 5 skovbyggelinier, og der skal i forbindelse med projektet søges dispensation fra naturbeskyttelsesloven hos Guldborgsund Kommune.

Vejanlægget berører ingen kendte fund eller fortidsminder, men gennemskærer et dige. Der skal søges om dispensation herfor hos Guldborgsund Kommune.

Inden anlægsarbejdet går i gang, vil Nykøbing Falster Museum foretage en arkæologisk forundersøgelse på de arealer, der berøres af vejanlægget. Omkostningerne hertil afholdes af anlægsbevillingen.

11.4 Friluftsliv

Vejanlægget berører ca. fire kolonihaver ved Åhaven, og der opsættes støjafskærmning langs kolonihaverne.

11.5 Overfladevand og grundvand

Vejvand opsamles og føres via ledninger og grøfter til regnvandsbassiner, hvor urenheder bundfældes, og afstrømningen reguleres, inden vandet føres videre til det nærmeste vandløb el lign.

Alle regnvandsbassiner etableres med dykkede afløb, således at regnvandsbassinet har olieudskillerfunktion og lukkemekanismer, der kan tilbageholde forurenede stoffer.

Vejvandet vil pga. etablering af regnvandsbassiner ikke medføre væsentlige skader i vandløbene, hverken i form af erosion eller forurening. Skulle der ske et uheld på vejen, der f.eks. medfører olieudslip, vil olien kunne opsamles fra regnvandsbassinet, inden den løber ud i vandløbet.

Anlægget ligger primært i et område med særlige drikkevandsinteresser, men uden nitratfølsomme indvindingsoplande, det vil sige, hvor grundvandet er nitratbelastet, eller der er en lille geologisk beskyttelse overfor nitrat. Vejdirektoratet har på denne baggrund vurderet, at der ikke vil være væsentlig påvirkning af grundvand og drikkevandsinteresser.

Guldborgsund Kommune forudsættes at give de fornødne tilladelser i henhold til Miljøbeskyttelsesloven.

11.6 Ressourceforbrug

Forbrug af råstoffer er opgjort på baggrund af et skitseprojekt for vej, bro og afvanding. Forbruget omfatter ca. 20.000 t ny asfalt og 35.000 m³ stabilgrus og bundsikring.

Asfalt og grus fra opbrydning af de eksisterende veje genbruges i videst mulige udstrækning.

11.7 Forurenede jord

Omfartsvejen vil ikke berøre registrerede forurenede eller potentielt forurenede grunde.

Forurenede rabatjord langs de eksisterende veje, som skal fjernes ved tilslutningerne til omfartsvejen, vil som udgangspunkt indgå i vejanlægget.

Håndtering af jord vil ske på en måde, så eventuelle problemer i anlægs- og driftsfasen minimeres. Ved arbejde i forurenede jord skal jorden bortskaffes eller indbygges i projektet efter særlige regler i henhold til gældende lovgivning og bestemmelser.

Der vurderes i VVM-undersøgelsen ikke at være nogen risiko for forurening af grundvand som følge af disponeringen af rabatjord i anlægsprojektet.

12. Administrative konsekvenser for borgerne

Det færdige anlæg vil samlet set forbedre trafik- og miljøforholdene for borgerne i området. Anlægget berører direkte og indirekte en række mennesker bl.a. i form af ekspropriationer og gener i forbindelse med anlægsarbejderne.

Vejdirektoratet lægger vægt på at holde tæt kontakt til grundejere i hele anlægsperioden.

Borgerne har mulighed for at holde sig løbende orienteret om anlægsarbejdet på www.vejdirektoratet.dk.

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.

Guldborgsund, som er en del af habitatområde 152 og Fuglebeskyttelsesområde F86 (Natura 2000-områder), er beliggende ca. 2 km fra omfartsvejen. Det er vurderet, at disse områder i henhold til Rådets direktiver, hverken direkte eller indirekte, bliver berørt af vejanlægget. Det vil gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag blive sikret, at de arter, der er omfattet af Habitat-

direktivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af vejanlægget

14. Høring over lovforslaget

Lovforslaget har været i høring hos Guldborgsund Kommune, Region Sjælland, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, DI Transport, Dansk Transport og Logistik (DTL), Movia og Forenede Danske Motorejere (FDM).

Høringssvarene vil blive fremsendt til Trafikudvalget, ledsaget af de kommentarer, som udtalelsen måtte give anledning til.

15. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Mindreudgifter for stat, region og kommune, som følge af færre trafikuheld	Udgift for staten på 222,3 mio. kr. (2011-priser inkl. tillæg på 30 %). Merudgifter til drift og vedligeholdelse
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Vejanlægget forventes at medføre reducerede transportudgifter. Forøgelse af beskæftigelsen i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Betydelig forbedring for trafikanterne på omfartsvejen og aflastning af trafikken på alternative veje	Gennemførelse af projektet vil medføre ekspropriation fra en række ejendomme.
Miljømæssige konsekvenser	Formindskelse af støjgener og emissioner af luftforurenende stoffer.	Begrænsede indgreb i naturområder
Forholdet til EU-retten	Guldborgsund, som er en del af habitatområde 152 og Fuglebeskyttelsesområde F86 (Natura 2000-områder), er beliggende ca. 2 km fra omfartsvejen. Det er vurderet, at disse områder i henhold til Rådets direktiver, hverken direkte eller indirekte, bliver 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

Bestemmelsen i nr. 1 indeholder en bemyndigelse af transportministeren til at anlægge en ca. 5,8 km lang omfartsvej ved Nykøbing Falster. Endvidere foreslås, at transportministeren bemyndiges til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 501 (rute E55), Nykøbing F - Sydmotorvejen, mellem Banegårdskrydset og tilslutningen af omfartsvejen ved Skovalléen til kom-

munevej, og at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 506 (rute E55), Nykøbing F. – Gedser, mellem Banegårdskrydset og tilslutningen af omfartsvejen ved Gedser Landevej til kommunevej.

Der henvises til de almindelige bemærkninger og lovforslaget bilag 1.

Til § 2

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 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 ind-

gribende 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 vejplanerne, 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.

Til § 3

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