

Ny vej til Stevns

Resumé af VVM-undersøgelsen

Marts 2021



VVM-undersøgelse af en ny vej til Stevns

Vejdirektoratet har nu afsluttet VVM-undersøgelsen for en ny vej til Stevns

Som led i finansloven for 2019 besluttede den daværende regering (V, LA og K) at gennemføre en VVM-undersøgelse af en ny vej til Stevns. Det er resultatet af denne undersøgelse, som præsenteres her.

På baggrund af VVM-undersøgelsens resultater gennemføres nu den afsluttende offentlige høring af projektet.

VVM-undersøgelsen har til formål at beskrive og vurdere de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser af en ny vej til Stevns. Undersøgelsen tager udgangspunkt i forundersøgelsens forslag om en sydlig forbindelse til Stevns fra Sydmotorvejen til rute 261 nord for Klippinge, som byrådene i Køge og Stevns kommuner har peget på i forlængelse af forundersøgelsen.

I VVM-undersøgelsen beskrives 3 forslag til linjeføring for en ny vej mellem Sydmotorvejen og rute 261 ved Klippinge, som forløber henholdsvis nord og syd om Hårlev.

Forslag A er en bearbejdet udgave af forundersøgelsens forslag om en sydlig forbindelse til Stevns gennem Vallø Storskov og nord om Hårlev og Klippinge. I forbindelse med VVM-undersøgelsen er sket en justering af linjeføringen – blandt for at skabe større afstand til boligområderne i den nordlige del af Hårlev.

Forslag B er en udløber af den indledende idé- og forslagsfase, som forløber syd om Vallø Storskov, Hårlev og Klippinge. Til dette forslag er undersøgt to mulige tilslutninger til Vordingborgvej: en ved Slimmingevej og en i et sydligere punkt syd for Kanderød.

På hjemmesiden www.vd.dk/vvm-stevns kan du læse mere om projektet og her kan du også indsende dine bemærkninger til VVM-undersøgelsen i hele høringsperioden, som løber fra 26. marts til 24. maj 2021.

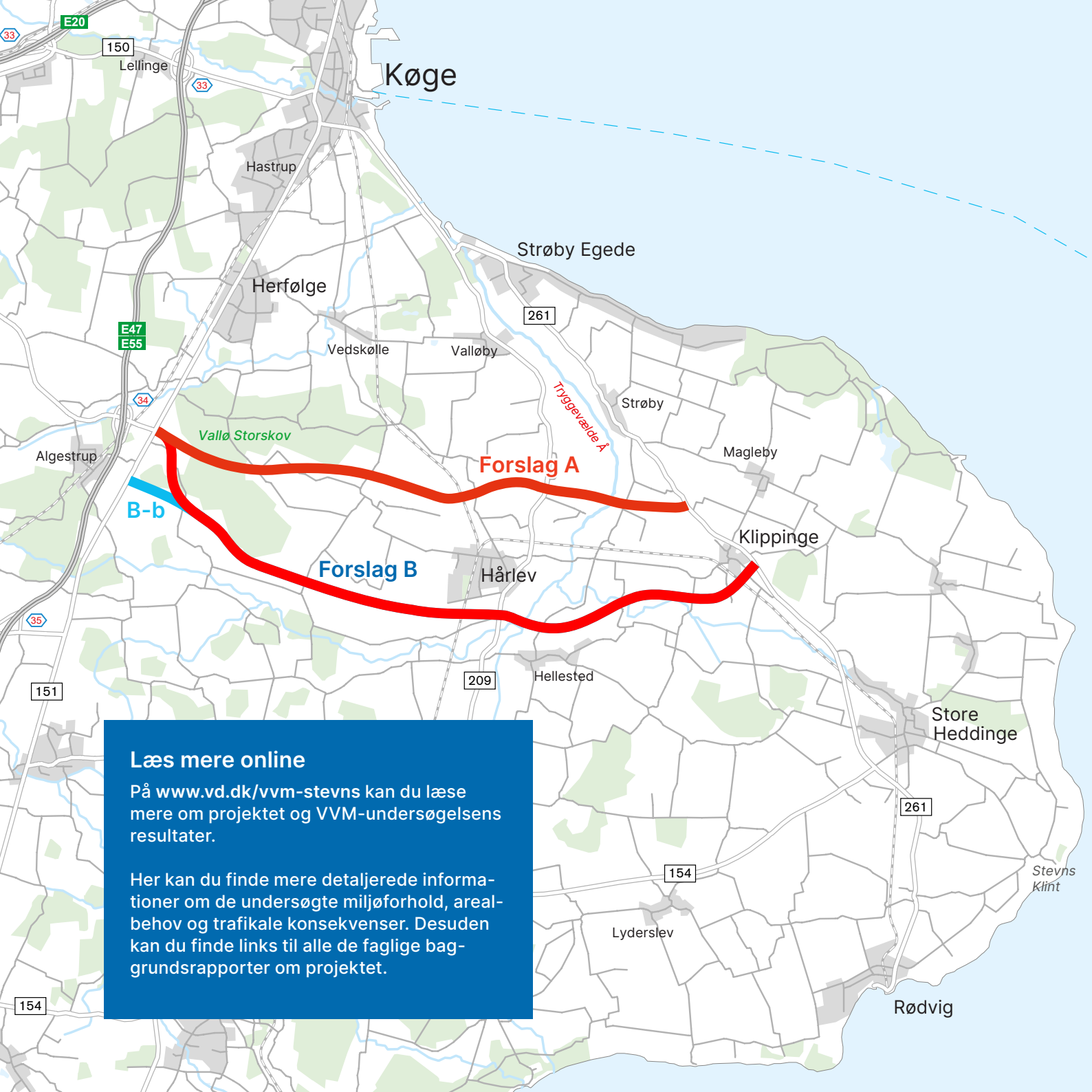
Efter den offentlige høring udarbejder Vejdirektoratet en indstilling om projektet til transportministeren. Indstillingen kan danne grundlag for en politisk beslutning om projektet.

Hvorfor en ny vej?

Formålet med at anlægge en ny vej til Stevns er blandt andet at aflaste Strandvejen og Ringvejen omkring Køge, som begge er hårdt belastet af pendlertrafik fra Stevns, samt at skabe en mere direkte forbindelse fra Stevns til motorvejsnettet.

I perioden 2008 - 2013 har Køge og Stevns Kommuner undersøgt mulighederne for at mindske trafikken gennem Køge og samtidig forbedre vejforbindelsen mellem Stevns og motorvejsnettet.

Vejdirektoratet gennemførte i perioden 2017 - 18 en forundersøgelse af en ny vejforbindelse til Stevns. Se rapport nr. 591 – Ny vejforbindelse til Stevns.

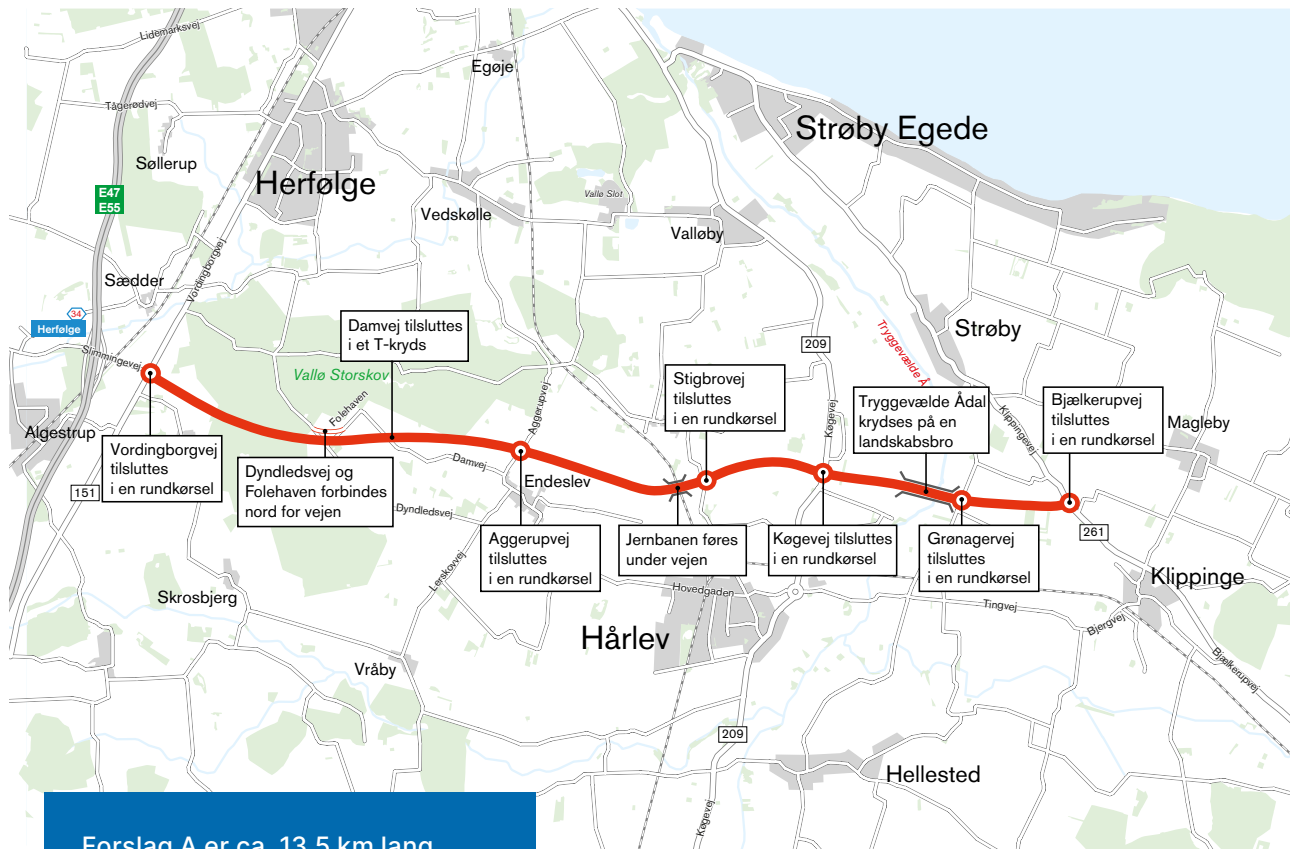


Læs mere online

På www.vd.dk/vvm-stevns kan du læse mere om projektet og VVM-undersøgelsens resultater.

Her kan du finde mere detaljerede informationer om de undersøgte miljøforhold, arealbehov og trafikale konsekvenser. Desuden kan du finde links til alle de faglige baggrundsrapporter om projektet.

Forslag A

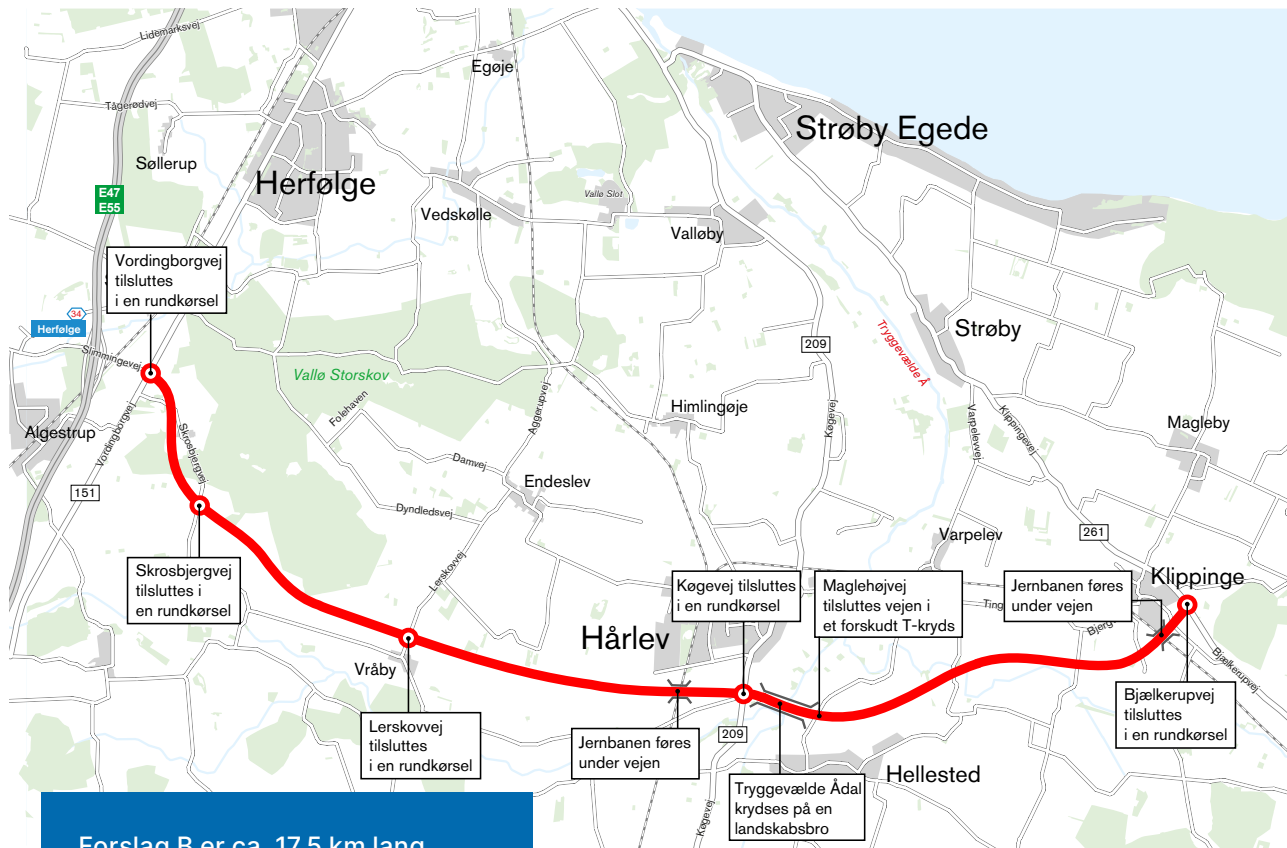


Forslag A er ca. 13,5 km lang 2-sporet vej med forløb fra Syd-motorvejen gennem Vallø Storskov, nord om Hårlev og nord om Klippinge. Vejen krydser Østbanen nord for Hårlev, hvor den føres over. Tilsvarende krydser vejen Tryggevej på en landskabsbro.



Visualisering:
Forslag A - Rundkørslen ved Vordingborgvej

Forslag B



Forslag B er ca. 17,5 km lang 2-sporet vej med forløb fra Syd-motorvejen syd om Vallø Storskov, syd om Hårlev og syd om Klippinge. Vejen krydser Østbanen syd for Hårlev og Klippinge, hvor den føres over. Tilsvarende krydser vejen Tryggvælde Ådal på en landskabsbro.



Visualisering:
Forslag B - vejen set fra Skrosbjergvej
syd for Skrosbjerg

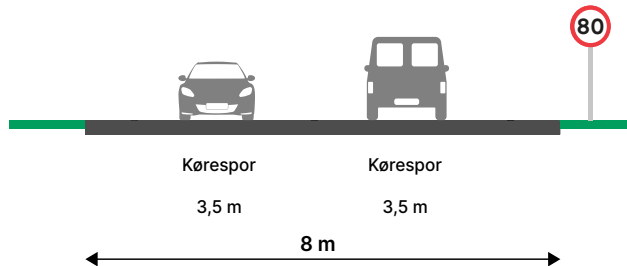
Forslag B-b



Forslag B-b er ca. 17 km lang 2-sporet vej med forløb fra et sydligere punkt på Vordingborgvej, syd om Kanderød og Vallo Storskov, syd om Hårlev og syd om Klippinge. Forskellen mellem forslag B og B-b gælder kun de 3 første km i vest, herunder tilslutningspunktet på Vordingborgvej.

Vejens udformning og udstyr

Den nye vejforbindelse er planlagt som en 2-sporet landevej med en hastighedsbegrænsning på 80 km/t.



Tværsnit af en 2-sporet landevej med hastighedsbegrænsning på 80 km/t

Skråninger og autoværn

Hvor projektvejen ligger i afgravning dybere end 2 meter, anvendes som hovedregel stejle skråninger (anlæg 2). På strækninger, hvor vejen ligger i afgravning op til 2 meter, etableres dyrkningskråninger (anlæg 10).

Hvor vejanlægget ligger i påfyldning op til 6 meter, og der ikke findes påkørselsfarlige genstande inden for sikkerhedszonen, anvendes som hovedregel flade skråninger (anlæg 3), uden at der opsættes autoværn langs skråningstoppen.

Hvor påfyldningskråningen bliver højere end 6 meter eller hvor der ikke er plads til flade skråninger anvendes stejle skråninger, samt autoværn. Dog er der steder på strækningen, hvor der af geotekniske hensyn er valgt fladere skråningsanlæg.



Visualisering: Forslag B - vejens forløb over Østbanen set mod sydøst fra Hårlev Mark

Sikkerhedszonen er den nødvendige afstand mellem kørebane kant og faste genstande. Hvis afstanden til faste genstande er mindre end sikkerhedszonen, skal der afskærmes med autoværn. Eksempler på dette kan være ikke-eftergiveligt vejudstyr, støjskærme, brosjøjer, regnvandsbassiner mm.

Støjafskærmning

Der etableres ikke støjafskærmning i forbindelse med vejprojektet.

Belysning

Der etableres belysning ved rundkørsler.

Vand fra vejen

Afvandingssystemet langs vejen dimensioneres så det kan håndtere regnvandet fra vejens arealer, også de kraftigere regnhændelser som følge af klimaforandringerne.

Generelt afvandes den nye vej via trug og grøfter. Der anvendes dog kantopsamling, hvor vejen ligger i nitrætfølsomme områder eller hvor der skal passes særligt på grundvandet

Kantopsamling udformes via vejbaner, der hælder ud mod yderkanterne af vejen og en asfaltvulst, der placeres ved vejens kant. Vejbrønde placeres med intervaller langs kantstenen for at sikre tilstrækkelig afvanding. Vejbrøndene leder regnvandet til regnvandsledninger, der transporterer regnvandet videre langs vejens tracé til regnvandsbassiner.

Kantopsamling og transport af vejvand i lukkede ledninger sikrer, at der ikke siver forurenende vand ned til grundvandet, og forurener dette. Regnvandsbassiner sikrer en rensning af vejvandet, så der ikke sker udledning af forurenende stoffer til vandløbene.



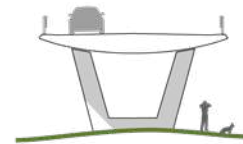
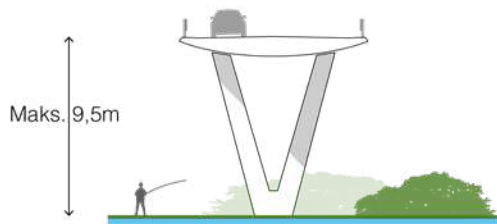
Kantopsamling med asfaltvulst

Krydsning af Tryggevælde Ådal

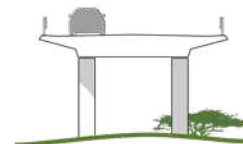
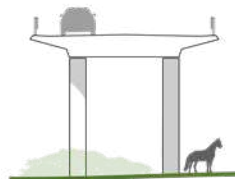
I begge forslag føres vejen over Tryggevælde Ådal, som er beskyttet som Natura 2000-område, på en landskabsbro, hhv. nord for Varpelev og nord for Hellested. Landskabsbroen er 300-480 meter lang og op til 9,5 meter høj. Begge steder vil broen kunne ses på stor afstand, både i selve ådalen såvel som fra de omgivende landskabsrum.

Broen vil være et nyt markant landskabstræk, som ikke kan skjules, og som derfor vil sætte et tydeligt præg på landskabsoplevelsen. Broen og de tilstødende skråningsanlæg bør derfor have en arkitektonisk og landskabelig bearbejdning, der tager størst muligt hensyn til de eksisterende landskabstræk.

I forbindelse med detailprojektering fastlægges endelig udformning af brodesign.

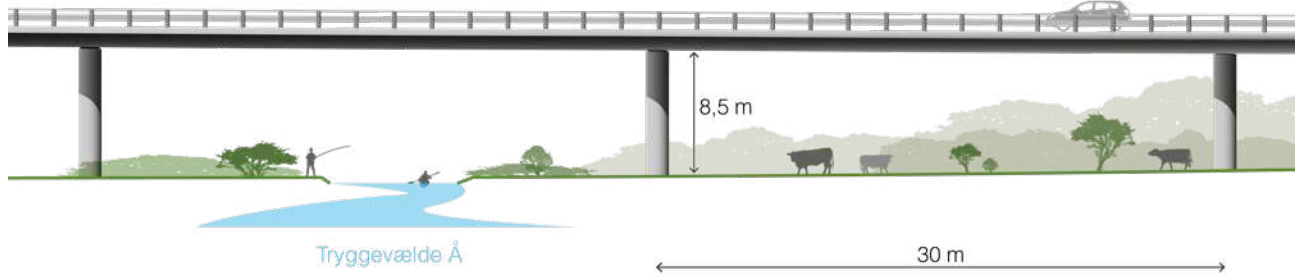
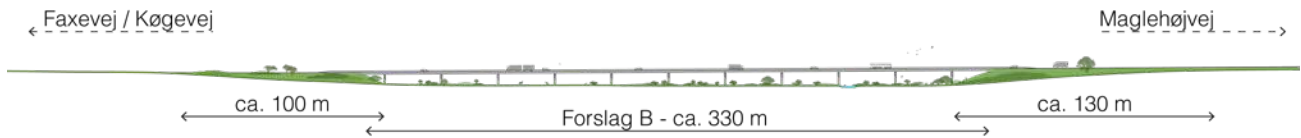


Tværsprofil nær Tryggevælde Å



Tværsprofil nær åbrinken

Krydsning af Tryggevælde Ådal





Visualisering: Forslag A - Landskabsbroen set fra Tryggevælde Ådal

Anlæg af vejen

Anlægsarbejdet forventes samlet set at vare ca. 3 år. Hele vejstrækningen opdeles i mindre etaper, således der kan foregå anlægsaktiviteter inden for hele vejtracéet samtidig. Hvordan strækningen opdeles og hvornår de enkelte etaper udføres, vil blive præciseret i løbet af detailprojekteringsfasen.

Før anlægsarbejdet går i gang omlægges ledninger og eksproprieret bebyggelse ryddes. Der planlægges de nødvendige omlægnings af eksisterende veje og etablering af den nye vej. Der kan være behov for at etablere midlertidige vejanlæg i forbindelse med etablering af tilslutninger til skærende veje.

Når selve anlægsarbejdet går i gang, bliver broen over Tryggevej igangsat som det første, da den skal være færdig inden anlæg af vejen på hver side af åen, går i gang. Anlæg af broen tager ca. 2 år. Dernæst følger anlæg af øvrige broer, som fører vejen over jernbanen, vandløb eller naturområder, eller som har til formål at give dyrelivet mulighed for at krydse den fremtidige vej.

Efter brobyggeriet er næste skridt jordarbejdet. Entreprenøren regulerer terrænet, så vejen kommer til at ligge rigtigt i landskabet. På en del af strækningen skal der bortgraves jord og andre steder skal der tilføres jord.

Undervejs sørger entreprenøren for at etablere dræn og afvandsledninger, så regnvandet kan ledes væk fra den kommende vej. Der skal også anlægges regnvandsbassiner, der kan rumme det opsamlede vejvand, inden det ledes ud i vandløbene i droslet mængder. Når jordoverfladen er reguleret, og afvandingssystemet er færdigt, starter opbygningen af den øverste del af vejen, selve vejaksen.

Gener i forbindelse med anlæg af vejen

Anlægsarbejderne bliver tilrettelagt således, at de forårsager færrest mulige gener for vejtrafikken, jernbanedriften og ikke mindst borgerne i området.

Støj fra anlægsarbejde vil ofte være varierende, også over kortere tid. I løbet af en dag kan en række aktiviteter foregå samtidigt eller afløse hinanden, og det medfører variationer i støjen. Også over længere tid kan der være meget store variationer i støjen, når anlægsarbejdet går fra en fase til en anden, eller når en anlægsaktivitet flytter sig i terrænet. Det er karakteristisk, at anlægsarbejdet er midlertidigt og ophører helt, når vejen er bygget færdig.

Trafikale forhold

Eksisterende forhold

Strandvejen syd for Køge, samt Ringvejen og Værft-svej gennem Køge, benyttes i høj grad af trafikanter fra Stevns, som pendler til/fra hovedstadsområdet. Såvel denne trafik som anlægsaktiviteter, bosætning og erhvervsudvikling i Køgeområdet er i vækst, hvilket underbygger behovet for bedre vejforbindelser i området, da der ikke er andre ligeværdige alternativer.

I dag er der allerede store trafikale udfordringer i myldretiden i korridoren mellem Køge og Stevns, bl.a. grundet at vejnettet i overvejende grad er orienteret i nord-sydgående retning. Dette resulterer i daglig flaskehals fra Strøby Egede og den sydøstlige del af Stevns Kommune. Tilsvarende resulterer det i forsinkelser på Strandvejen og giver pres på vejnettet gennem Køge.

Med udstykning af nye beboelsesområder i Stevns kommune, bl.a. i Strøby Egede, og den høje udpendling fra kommunen, forventes en stigende trafik i korridoren mellem Stevns og Køge i fremtiden.

Trafikale effekter ved en ny vej

De trafikale konsekvenser af den nye vej er beregnet med trafikmodellen OTM 7.1 (Ørestadstrafikmodellen). Modellen beregner trafikken i hovedstadsområdet for en gennemsnitlig hverdag opdelt på transportmidler og efter turformål. Prognoserne beregnes med trafik-

modellen ud fra generelle vækstforudsætninger, der er baseret på en række grundlæggende forudsætninger om økonomisk vækst, befolknings- og arbejdspladsudvikling og adfærd. Prognoserne er behæftet med væsentlig usikkerhed, da ændringer i samfundet kan ændre på f.eks. den økonomiske vækst eller befolkningsvæksten. Usikkerheden er størst på de absolutte trafikmængder. Usikkerheden er mindre på de relative forskelle mellem projekialternativerne.

De trafikale effekter er opgjort for 2030, hvortil trafikken er fremskrevet baseret på den forudsatte udvikling i forudsætninger vedrørende befolkning, arbejdspladser, bilejerskab, kørselsomkostninger med bil og takster i den kollektive trafik samt den besluttede udbygning af infrastrukturen og kollektiv betjening frem til dette tidspunkt. I beregningerne af vejtrafikken tages blandt andet hensyn til kapacitetsforholdene og trængsel på vejnettet.

Modelberegningerne viser, hvilke trafikale ændringer en ny vej kan forventes at have i 2030 i forhold til en situation, hvor den nye vej ikke er etableret.

Rejsetidsgevinster

For de trafikanter der benytter den nye vej, vil der være en gevinst i rejsetiden, da man vil komme hurtigere til og fra Stevns, og ud på motorvejen. Samtidig vil de trafikanter, der benytter Stevnsvej, Køgevej og

Strandvejen opleve en forbedring i fremkommelighed og dermed også i rejsetid, da en del af trafikken flyttes ud på den nye vej.

De samlede rejsetidsgevinster for projektet er opgjort på baggrund af modelberegninger med OTM og anvendes også som input til de samfundsøkonomiske beregninger.

	Forslag A	Forslag B	Forslag B-b
Fri Rejsetid	344,8	256,9	209,1
Rejsetid i trængsel	142,1	90,1	107,0
Samlet gevinst	486,9	347,1	316,1

Tabellen angiver tidsgevinsterne opgjort for hhv. tid uden trængsel og tid i trængsel for de tre linjeføringsforslag i tusind persontimer pr. år. Forslag A giver største tidsbesparelser, både i trængsel og uden-

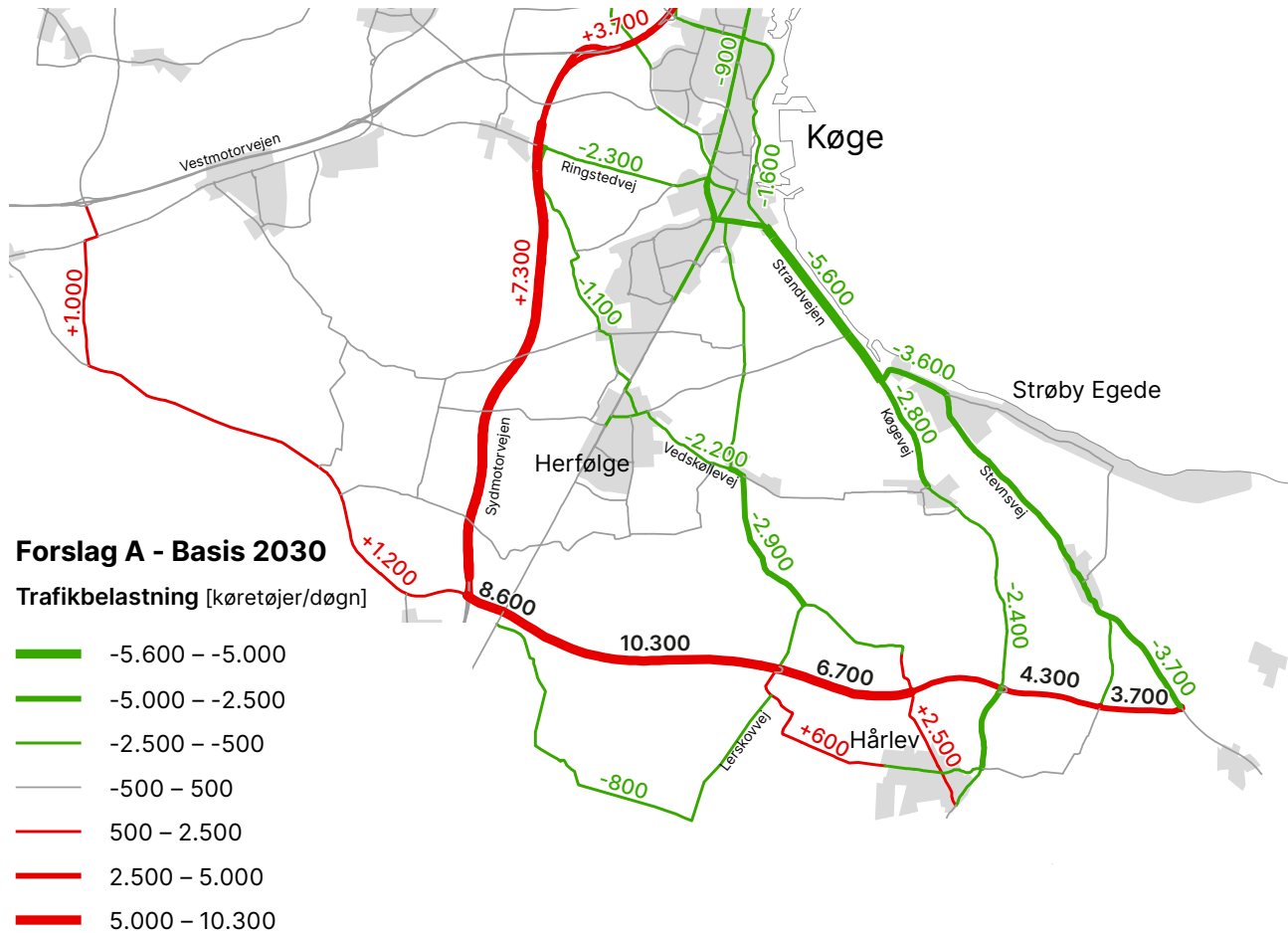
for trængselsperioderne. Det er også det forslag med størst trafik på den nye strækning. Forslag B giver næstflest tidsgevinster, mens forslag B-b giver færres tidsgevinster.

Sammenhæng med Vestmotorvejen

Som følge af den nye vej mellem Sydmotorvejen og Stevns vil trafikken på Slimmingevej vest for Sydmotorvejen og mod Vestmotorvejen stige med op til 1.200 køretøjer på et hverdagsdøgn. Denne stigning fører dog ikke til nogen kapacitetsproblemer på strækningen, og derfor vurderes en udbygning eller ny forbindelse ikke at være relevant.

På hjemmesiden www.vd.dk/vvm-stevns kan du læse mere om de trafikale effekterne ved en ny vej, herunder også rejsetidsgevinster, kapacitetsvurderinger samt effekter for erhvervslivet.

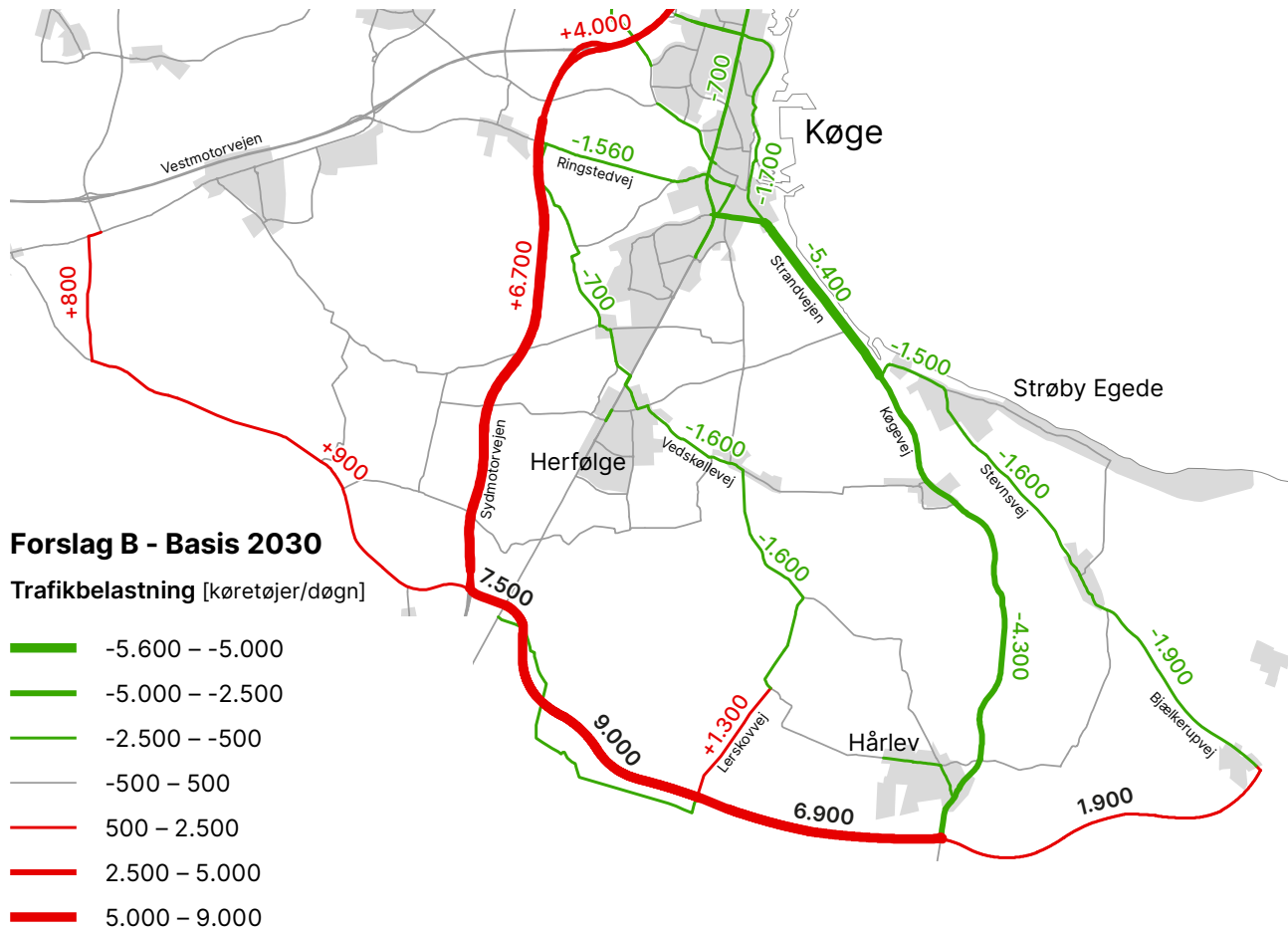




Forslag A

For forslag A beregnes, at 3.700 – 10.300 biler dagligt vil vælge at benytte den nye forbindelse, der giver en ny og forbedret forbindelse til motorvejsnettet mod København. Den største trafikmængde ses for den vestligste delstrækning mod Vordingborgvej.

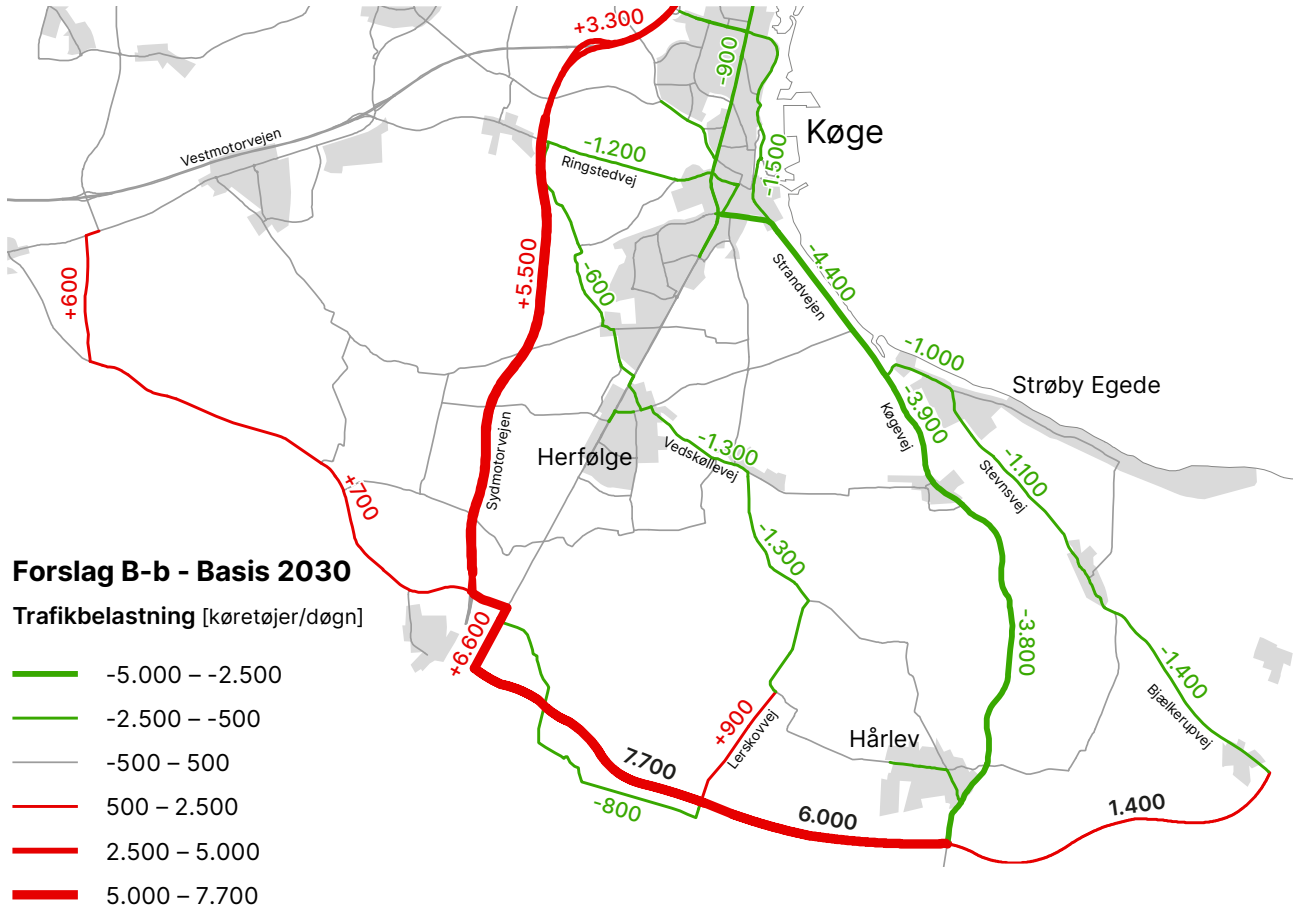
Forslaget medfører en aflastning af Strandvejen (rute 261) med 5.600 køretøjer som følge af, at trafikantene i større omfang benytter den nye vej frem for ruterne gennem Køge. Syd herfor aflastes Stevnsvej (rute 261) med 3.600 køretøjer og Køgevej (rute 209) med 2.400 køretøjer. Samtidig ses en overflytning af trafik fra Grubbeholmsvej, hvor trafikken falder med 2.900 køretøjer.



Forslag B

Forslag B medfører som forslag A en overflytning af trafikken fra Rute 209 og Rute 261 til den nye vej og ruter via motorvejen. Aflastningen af Strandvejen er på niveau med aflastningen i forslag A. Syd herfor giver forslag B anledning til en mindre aflastning af Stevnsvej (rute 261) med 1.500 køretøjer og en større aflastning af Køgevej (rute 209) med 4.300 køretøjer end forslag A.

Forslag B har en trafik på 9.000 køretøjer på den vestligste delstrækning. Trafikken på den østligste del er på 1.900 køretøjer, hvilket er omtrent halvdelen af trafikken for forslag A, som følge af en kortere linjeføring.



Forslag B-b

Den sydligere tilslutning ved forslag B-b giver en længere rute for nordgående trafik til motorvejen end forslag B. Dette medfører, at der forventes en mindre overflytning af trafik til den nye vej. På den vestlige del af vejen er trafikken på 7.700 køretøjer, hvilket er 1.300 køretøjer færre end ved forslag B.

For Strandvejen (rute 261) falder trafikken ved forslag B-b med på 4.400 køretøjer, hvor der ved forslag B er en aflastning på 5.400 køretøjer.

Miljøforhold

Etablering af en ny vej vil medføre forskellige påvirkninger på miljøet. For at modvirke disse påvirkninger vil der bl.a. blive etableret faunapassager, erstatningsnatur og anvendt skånsomme anlægsmetoder.

Formålet med at beskrive og vurdere påvirkninger af miljø, er at identificere og evaluere væsentlige effekter på projektet, som med stor sandsynlighed vil ske. Derudover vil Vejdirektoratet orientere offentligheden om projektet, og virkningerne og afværgeforanstaltninger, som projektet har. Dette hedder en miljøkonsekvensvurdering.

I konsekvensvurderingen indgår alle påvirkninger, det vil sige de direkte, indirekte, afledte og kumulative effekter. Desuden indeholder vurderingen forhold til den øvrige udvikling i og omkring projektområdet. Miljøpåvirkningerne er både beskrevet i henhold til anlægs- og driftsfasen.

Kortlægning og vurdering af påvirkninger

Der er udarbejdet en miljøkortlægningsrapport, en naturkortlægningsrapport og en landskabsvurdering som grundlag for Miljøkonsekvensrapporten. I miljøkonsekvensrapporten bliver der samlet op på kortlægning og registrering af miljøforholdene, og de potentielle påvirkninger fra projektet bliver vurderet og beskrevet.

Miljøkonsekvensvurderingen beskriver de miljømæssige, naturmæssige og visuelle konsekvenser i forbindelse med anlæg af en ny vej. Vurdering af påvirkninger er foretaget på baggrund af en række kriterier, hvilket sikrer en ensartet metode og tilgang til vurderingerne.

Vurderingen af de forskellige kriterier har resulteret i en samlet vurdering af påvirkningsgraden, hvor "stor/væsentlig påvirkning" er udtryk for den største grad af påvirkning:

- Stor/væsentlig påvirkning
- Moderat påvirkning
- Lille/begrænset påvirkning
- Ingen/ubetydelig påvirkning

På hjemmesiden www.vd.dk/vvm-stevns findes et resumé af udvalgte miljøtemaer, mens en mere detaljeret redegørelse fremgår af miljøkonsekvensrapporten og landskabsvurderingen.

Centrale hovedkonklusioner fra miljøkonsekvensrapporten

De væsentligste naturområder med den højeste naturkvalitet er Vallø Storskov i den vestlige del af undersøgelsesområdet, og Tryggevejle Å med tilhø-

rende ådal i den østlige del. Ved Vallø Storskov findes det største antal padder, hvor der er store forekomster af blandt andet springfrø. Desuden er skoven kendetegnet som et hot-spot for flagermus, da der findes mange arter i og omkring skoven.

Samlet set har Forslag A den største påvirkning på natur og biodiversiteten, da forslaget påvirker det største skovområde. For Forslag A er der vurderet stor risiko for at den økologiske funktionalitet for tre arter af flagermus ikke kan opretholdes – heller ikke ved gennemførelse af afværgeforanstaltninger. Derfor skal beskyttelsen for disse flagermus fraviges ved gennemførelse af dette forslag.

Hvis et projekt, på trods af afværgetiltag, vurderes at ville skade bilag IV-arters yngle- eller rasteområder, skal der følges en bestemt procedure, hvor en række betingelser skal være opfyldt, som det fremgår af § 11 i habitatbekendtgørelsen (se infoboks).

For Forslag B vurderes den økologiske funktionalitet for alle arter af flagermus at kunne opretholdes, hvis der gennemføres afværgeforanstaltninger. Forslag B-b inddrager kun de yderste træer og buske i skovbrynet, som forventeligt har mindre værdi som yngle- og rasteområde.

§11 Habitatbekendtgørelse

Et projekt hvor der vil ske skade på yngle- og rasteområder, hvormed beskyttelsen skal fraviges kan kun godkendes, hvis der ikke findes et tilfredsstillende alternativ, og hvis fravigelsen ikke hindrer, at den pågældende bestands bevaringsstatus opretholdes i dens naturlige udbredelsesområde. Fravigelse kan kun ske i de situationer, hvor det ansøgte har til formål at:

1. beskytte vilde dyr og planter og bevare naturtyperne,
2. forhindre alvorlig skade navnlig på afgroder, besætning, skove, fiskeri, vand og andre former for ejendom,
3. sikre hensyn til den offentlige sundhed og sikkerhed eller af andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af

social og økonomisk art, og hensyn til væsentlige gavnlige virkninger på miljøet, eller

4. fremme forskning og undervisning, genopretning af en bestand, gennudsætning af disse arter og opdræt med henblik herpå, herunder kunstig opformering af planter.

Beslutning om at fravige træffes af den myndighed, som er tillagt kompetence til at træffe afgørelse efter de almindelige regler i den lovgivning, der regulerer det pågældende område.

Før der træffes afgørelse om at fravige, skal den pågældende myndighed indhente udtalelse fra miljø- og fødevareministeren. Beslutning om at fravige, skal meddeles miljø- og fødevareministeren med henblik på information af Europa-Kommissionen.

For Tryggevælde Å og tilhørende Ådal er der foretaget en Natura 2000-konsekvensvurdering. I konsekvensvurderingen er det vurderet, om en ny vej påvirker Tryggevælde Ådals muligheder for at nå de fastsatte økologiske tilstandsmål.

Hertil er det vurderet, at den øgede udledning af vejvand og etablering af landskabsbroen hen over

Tryggevælde ådal ikke vil hindre Tryggevælde Ås muligheder for at nå de fastsatte økologiske tilstandsmål eller påvirke bevaringsmålsætningerne for de nærliggende Natura 2000-områder (Vallø Dyrehave) og deres udpegningsgrundlag væsentligt, og områdernes integritet kan opretholdes.



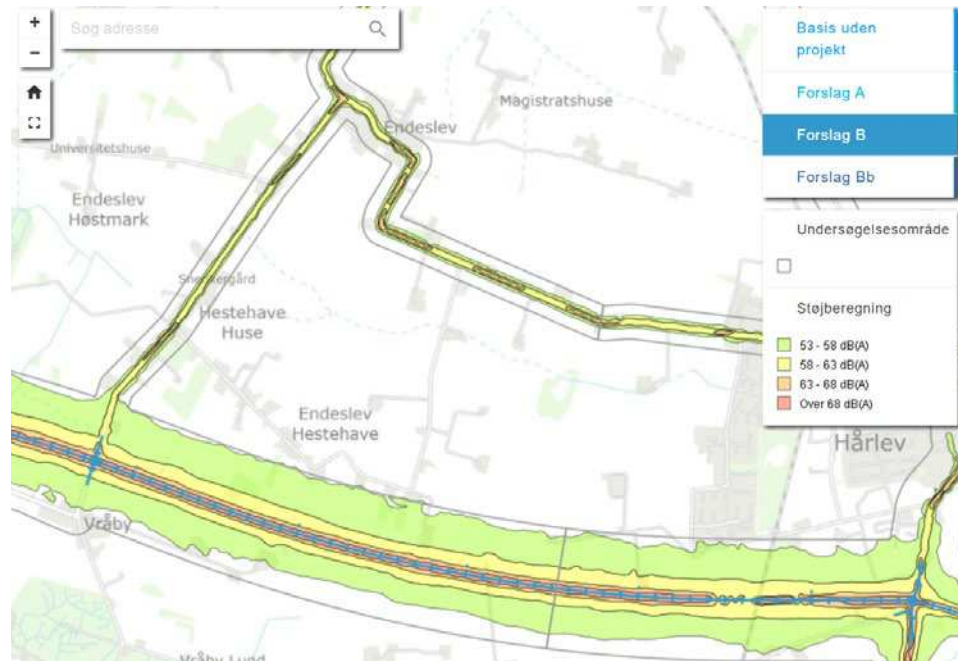
Støj

Den nye vej vil medføre at omgivelserne støjpåvirkes, og vil kunne være til gene for naboer og anvendelse af rekreative områder mv. Støjpåvirkningen i områderne langs med den nye vej vil ændre sig i forhold til i dag, og især for boliger i nærheden af vejen. Dette skyldes, at den nye vej forløber gennem åbent land på tværs af Stevns, hvor der i dag er begrænset støj fra eksisterende veje.

En ny vej vil desuden give en mindre støjmæssig aflastning af de eksisterende hovedveje, som fx Strandvejen og Ringvejen.

På hjemmesiden www.vd.dk/vvm-stevns findes et dynamisk kort med visning af støjforholdene med mulighed for at søge på enkeltejendomme. Et eksempel er vist nedenfor.

Støjen er beregnet for alle forslag samt et reference-scenarie, som svarer til en fremtidig situation uden anlæg af en ny vej. Alle støjberegninger er udført med udgangspunkt i trafiktal fremskrevet til år 2040.



Udklip fra hjemmesiden af det dynamiske kort, der viser støjforhold

Støjpåvirkningen af linjeføringsforslagene er angivet ved antal boliger der udsættes for støjniveauer over 53 dB i et område der omfatter den nye vej og tilhørende eksisterende lokalveje. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for acceptabel støj ved boliger er 58 dB. I forhold til referencesituationen vil antallet af støjbelastede boliger belastet med mere end 58 dB stige ved Forslag A med 35. Ved Forslag B og B-b vil antallet af støjbelastede boliger (>58 dB) falde med hhv. 18 og 7 boliger, og antallet af boliger med mere end 53 dB vil falde i Forslag B og B-b.

Udover opgørelsen af antal boliger, der udsættes for støj over 53 dB, er støjbelastningstallet (SBT) angivet.

Støjbelastningstallet (SBT) er et udtryk for den samlede støjgene indenfor undersøgelsesområdet. Støjbelastningstallet er sammensat sådan, at et område med mange mindre støjbelastede boliger kan være udsat for samme samlede gene (støjbelastningstal) som et område med få men stærkt støjbelastede boliger. Etablering af en ny vej til Stevns medfører at støjbelastningstallet stiger for forslag A, men falder for forslag B og B-b.

Faldet i den samlede støjbelastning, udtrykt ved støjbelastningstallet (SBT), for forslag B og B-b skyldes at antallet af boliger belastet med mere end 63 dB falder i forhold til referencesituationen.

Scenarie	Beregnet støjniveau på facade (L_{den} i dB)					I alt	SBT
	53-58	58-63	63-68	68-73	>73		
Reference	174	116	87	9	0	386	34
Forslag A	161	142	99	6	0	408	40
Forslag B	150	127	66	1	0	344	27
Forslag B-b	143	131	67	7	0	348	31



Ved etablering af en ny vej i åbent land vil mange boliger blive udsat for en forøget støjpåvirkning, men stadig ligge under den vejledende grænseværdi på 58 dB. Selvom boligerne i disse områder ikke er belastet med 58 dB, betyder det dog ikke, at beboerne langs den nye vej ikke kan opleve at blive generet af støjen fra en ny vej. Det indgår ikke i støjberegningerne, hvordan den enkelte beboer vil opleve en støjpåvirkning fra en ny vej, i et område hvor der ikke er støj i forvejen, og dette er svært at beskrive. En ny vej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på vejen man befinder sig.

Hvordan ændres støjen indenfor undersøgelsesområdet?

Den nye vej vil ved alle tre linjeføringsforslag medføre, at trafikmønstre vil ændre sig, hvilket betyder at støjniveauet omkring den nye vej tilsvarende vil ændres.

Støjen fra omkringliggende veje forventes både at falde og stige, alt efter hvilke nye trafikmønstre linjeføringsforslagene generer. Nedenfor er vist de beregnede ændringer i trafikstøjen for forslagene.

En ændring på 3 dB opleves som en hørbar, mens en ændring på 1 dB er en meget lille ændring, som ikke er hørbar. En stigning eller reduktion af støjen på mere end 8 dB opfattes som en fordobling eller halvering af støjen.

	Mindre støj				Uændret		Mere støj		
	>8 dB	5-8 dB	3-5 dB	1-3 dB	<1 dB	1-3 dB	3-5 dB	5-8 dB	>8 dB
Forslag A	43	2	3	40	227	36	17	38	49
Forslag B	9	43	45	83	172	2	37	6	24
Forslag B-b	7	6	57	85	183	6	44	5	17

Antal boliger med ændret støjniveau i forhold til reference 'basis 2030'.

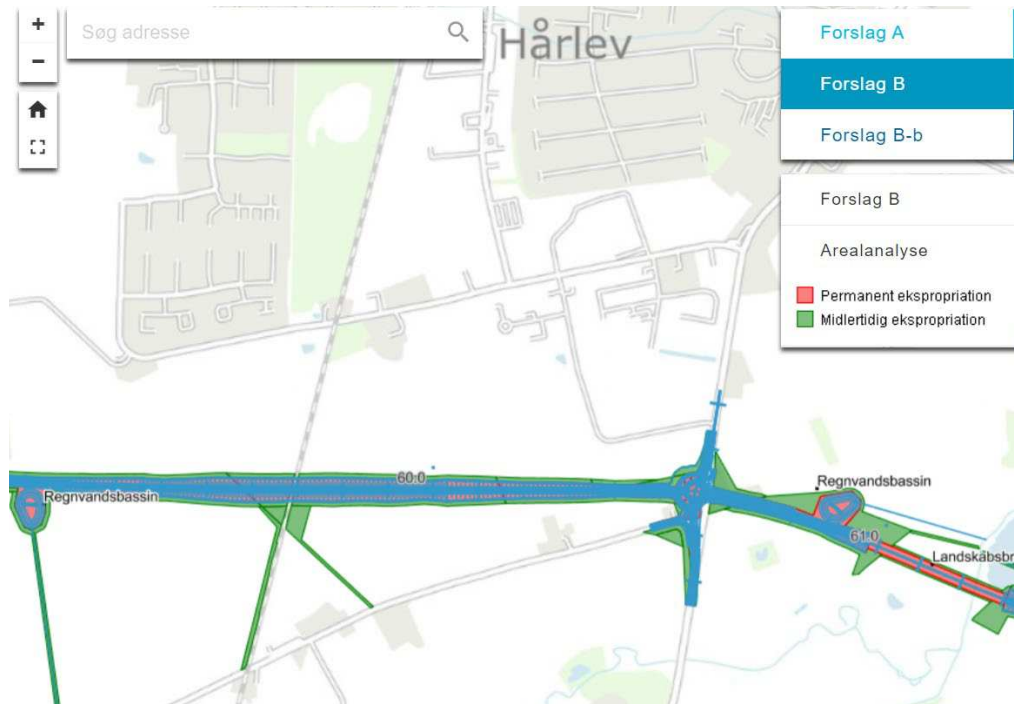
Areal- og ejendomsforhold

En ny vej i åbent land kræver dels areal til vejprojektet, som skal bruges permanent til selve vejprojektet, og dels arbejdsarealer, som skal bruges midlertidigt i anlægsfasen.

På hjemmesiden www.vd.dk/vvm-stevns findes et dynamisk kort med visning af areal til henholdsvis vejanlægget og til midlertidige arbejdsarealer med mulighed for at søge på enkeltejendomme. Et eksempel er vist nedenfor.

I forbindelse med vejprojektets gennemførelse kan der også blive pålagt servitutter, som f.eks. vejbyg-gelinjer, samt ske ændringer i adgangsforhold for de enkelte ejendomme.

De nødvendige arealer til anlæg af en ny vej til Stevns samt andre rettigheder erhverves gennem ekspropriation af en uvildig kommission, kaldet for Ekspropriationskommission. Ekspropriation betyder tvungen afståelse (afgivelse) af ejendomsretten til ejendommen eller en del af ejendommen.



Udklip fra hjemmesiden af det dynamiske kort, der viser arealforhold

Arealopgørelser

I forbindelse med udarbejdelsen af VVM-undersøgelsen er det opgjort, hvor store arealer der skal erhverves til de tre forslag.

	Permanent arealbehov til vejen (ha.)	Midlertidige arbejdsarealer (ha.)	Antal ejendomme der berøres permanent eller midlertidigt	Antal ejendomme, der forventes total-eksproprieret
Forslag A	46,1	45,5	45-55	5-10
Forslag B	53,3	42,5	60-70	10-15
Forslag B-b	54,7	41,7	60-70	10-15

Ekspropriation af hele ejendomme

Ekspropriationskommissionen kan vurdere, at en ejendom bliver så væsentligt berørt af vejprojektet, at den skal eksproprieres i sin helhed. Kommissionen foretager en samlet vurdering ud fra følgende forhold:

- Afstand mellem beboelse/have og vejen.
- Støjniveau ved beboelsen.
- Hvor stort areal der skal erhverves til selve vejen.
- Hvor dominerende vejanlægget vil blive i forhold til ejendommen.
- Ejendommens anvendelse.

- Ændrede adgangsforhold, også internt på grunden.

Ud fra en konkret vurdering af forholdene på stedet og efter at have lyttet til ejerne, så kan Ekspropriationskommissionen således nå frem til, at hele ejendommen bør overtages, uden at den er direkte berørt af vejprojektet. Modsat kan Ekspropriationskommissionen også nå frem til, at forholdene på ejendommen er tålelige, og det derfor ikke er relevant at overtage hele ejendommen.

Der er med andre ord ikke fastsatte kriterier for, hvornår en ejendom kan forventes, eksproprieres i sin helhed.

Økonomi

Anlægsøkonomi

Der er gennemført anlægsøkonomiske beregninger i henhold til statens retningslinjer i "Ny Anlægsbudgettering".

Alle enhedspriser og kilometerpriser er gennemgået kritisk, og der er foretaget en sammenligning med nyligt gennemførte projekter.

	Forslag A	Forslag B	Forslag B-b
Samlet anlægsbudget	597,5 mio. kr.	702,3 mio. kr.	698,5 mio. kr.

Samlet anlægsbudget for en ny vej til Stevns inklusive reserver (FL indeks 2021, 113,09)

Af tabellen fremgår det at forslag B og B-b er ca. 100 mio. kr. dyre end forslag A. Heri ligger at forslag B og B-b er ca. 4 km længere, hvorfor kilometerprisen for forslagene er sammenlignelige.

I forbindelse VVM-undersøgelsen er gennemført risikoanalyser af de undersøgte forslag, hvor usikkerheder og risici, som kan påvirke vejprojekternes budget eller tidsplan er identificeret og vurderet.

Samfundsøkonomi

Der er gennemført en samfundsøkonomisk analyse af forslagene til en ny vej mellem Sydmotorvejen og Stevns. Den samfundsøkonomiske analyse

er gennemført på baggrund af analyser med OTM trafikmodellen og Transportministeriets samfundsøkonomiske værktøj TERESA 5.11, og følger den samfundsøkonomiske manual for transportområdet.

I den samfundsøkonomiske analyse opgøres så mange omkostninger og effekter knyttet til vejprojektet som muligt – i kroner og øre. Dette sker via Transportøkonomiske Enhedspriser, hvor der f.eks. er priser/omkostninger for rejsetid og for klimapåvirkning.

Et projekt vurderes som rentabelt, hvis det har en positiv nettonutidsværdi og en intern rente, der er højere end omkring 3,5 %.

Omkostninger og effekter opgøres over 50 år efter åbning. Omkostninger og effekter opgøres over 50 år efter åbning. Der beregnes tre resultatparametre:

Nettonutidsværdien er værdien i dag af summen af alle omkostninger og gevinster i de kommende år. Teknisk beregnes værdien ved at tilbageskrive effekterne med diskonteringsrenten, som er 3,5 % de første 35 år, og derefter 2,5 %. Et projekt er rentabelt, hvis nutidsværdien er positiv. Det betyder, at summen af alle fremtidige omkostninger – både til anlæg og drift, men også omkostninger ift. støj, miljø mv. – opvejes af de positive gevinster samfundet vinder ved vejprojektet.

Intern rente er det samfundsøkonomiske afkast, som vejprojektet giver. Det kan sammenlignes med et af-

kast på en investering. Hvis den interne rente er lig med diskonteringsrenten, så giver projektet lige netop en nettonutidsværdi på nul. Er den interne rente over diskonteringsrenten, får man en positiv nettonutidsværdi – man får et med andre ord et større afkast end der kræves, og dermed et overskud. Med en skiftende diskonteringsrente over årene (se ovenfor), er der ingen helt fast grænse for hvilken intern rente der skal til, for at et projekt giver samfundsøkonomisk overskud (dvs. at det er rentabelt), men i praksis er grænsen lidt under 3,5 %.

Nettogeinst pr. offentlig krone er kort fortalt den samfundsøkonomiske gevinst, man får for hver investeret offentlig krone. Det udregnes teknisk som nettonutidsværdien divideret med nutidsværdien af offentlige nettoomkostninger (typisk omkostninger til anlæg og drift, samt afgiftsændringer). Den beregnes kun, hvis projektet har positiv nettonutidsværdi.

Tabellen viser hovedresultaterne fra den samfundsøkonomiske analyse. Som det fremgår, så viser beregningerne at alle forslag er samfundsøkonomisk rentable, med en nettonutidsværdi på 1.623 mio. kr. for forslag A, 904 mio. kr. for forslag B og 905 mio. kr. for forslag B-b. Den interne rente for forslagene er hhv. 11,1%, 7,2% og 7,1%.

	Forslag A	Forslag B	Forslag B-b
I alt nettonutidsværdi (NNV)	1.623 mio. kr.	904 mio. kr.	905 mio. kr.
Intern rente	11,1%	7,2%	7,1%
Nettogeinst pr. offentlig omkostningskrone	5,2	2,5	2,3

Samfundsøkonomisk resultat af en ny vej til Stevns (2021 markedspriser)

Regeringens nationale målsætning med 70 % reduktion i 2030, medfører en højere marginal omkostning pr. ton CO₂. Der er derfor gennemført en følsomhedsberegning med den højere CO₂-omkostning. Som det fremgår, vil en ændring af CO₂ prisen ikke have den store indflydelse på de samlede resultater, da klima-effekterne af forslagene ikke er særligt store.

	Forslag A	Forslag B	Forslag B-b
I alt nettonutidsværdi (NNV)	1.601 mio. kr.	874 mio. kr.	878 mio. kr.
Intern rente	11,0%	7,0%	7,0%
Nettogeinst pr. offentlig omkostningskrone	5,1	2,4	2,3

Følsomhedsberegning af ændret CO₂ pris (1.920 kr./ton i markedpriser (1500 i faktapriser))

Sammenlignes de tre forslag, vil forslag A være det samfundsøkonomisk bedste, da det har den højeste nettonutidsværdi, den højeste interne rente, og giver størst nettogeinst pr. offentlig omkostningskrone. Dette skyldes dels de laveste anlægs- og driftsomkostninger, men primært at tidsgevinsterne er størst, samtidig med at kørselsomkostningerne er mindst. Dette hænger sammen med at forslag A har den korteste linjeføring. Resultaterne for forslag B og forslag B-b ligger meget tæt, og man kan derfor ikke lave en differentieret rangering af dem, da usikkerheder i de bagvedliggende beregninger kan have indflydelse på resultaterne.

Det videre forløb

VVM-undersøgelsen er nu færdig. De undersøgelser og vurderinger, der er blevet foretaget, danner grundlag for at borgere, politikere, myndigheder og organisationer kan vurdere de forskellige linjeføringsforslag til en ny vej til Stevns.

Resultaterne fra undersøgelsen præsenteres på projektets hjemmeside, her er der adgang til bl.a. miljøkonsekvensrapport, landskabsrapport og andre tekniske rapporter. I præsentationen på hjemmeside findes forskellige kort, der viser de forskellige linjeføringsforslags forløb, udformning, arealinddragelse, påvirkninger mv.

Du finder projektets hjemmeside på www.vd.dk/vvm-stevns

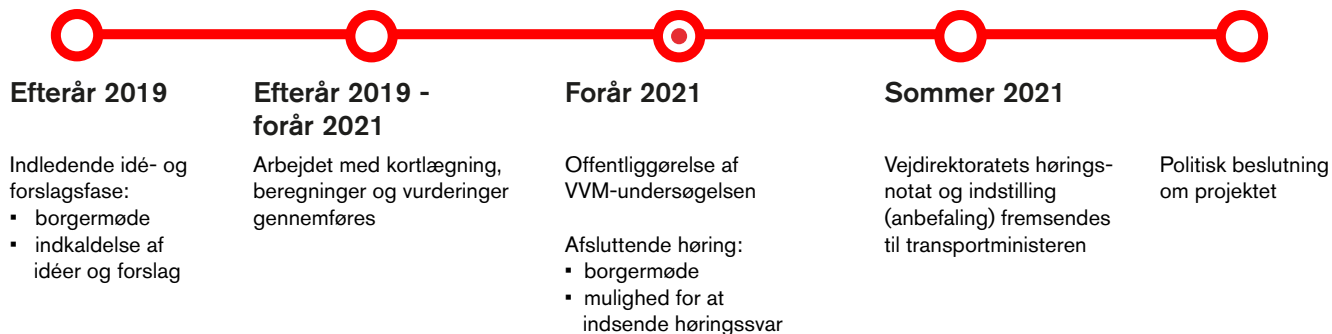
Samtidig med offentliggørelsen af VVM-undersøgelsens resultater igangsættes den afsluttende offentlige høring. Den offentlige høring sikrer debat om projektets konsekvenser. Denne høring varer frem til 24. maj 2021. Du kan via projektet hjemmeside indsende dine bemærkninger og indsigelser til VVM-undersøgelsen gennem hele høringsperioden.

Som en del af den afsluttende offentlighedsfase afholdes der et borgermøde, hvor VVM-undersøgelsens resultater præsenteres. På grund af Corona-krisen er det endnu ikke endeligt fastlagt, hvordan borgermødet afvikles. Under alle omstændigheder vil der blive afholdt et virtuelt borgermøde, men vi vil gerne også,

hvis det er muligt at være fysisk til stede og høre på synspunkter om projektet samt svare på konkrete spørgsmål.



Tidsplan for VVM-undersøgelsen



Politisk beslutning

Når høringen er afsluttet, vil Vejdirektoratet behandle høringssvarene, som resumeres og offentliggøres i et høringsnotat. Herefter udarbejder Vejdirektoratet en indstilling (anbefaling) om en ny vej til Stevns til transportministeren med henblik på en politisk drøftelse og stillingtagen.

Hvis projektet besluttet, forventes det, at Folketinget vedtager en anlægslov. Efter vedtagelse af en evt. anlægslov og bevilling af de nødvendige midler følger ca. 1-2 år med detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation, efterfulgt af nogle års anlægsarbejde.

Læs mere online

På www.vd.dk/vvm-stevns kan du læse mere om projektet og VVM-undersøgelsen.

Her finder du mere detaljerede kort med blandt andet støjbredden fra vejen, de undersøgte miljøforhold, arealbehov og trafikale konsekvenser.

På hjemmesiden har du mulighed for at sende dine bemærkninger og kommentarer til VVM-undersøgelsen i høringsperioden, som løber fra 26. marts til 24. maj 2021.

Vejdirektoratet har kontorer i:

Aalborg, Fløng, Middelfart,
Næstved, Skanderborg
og København

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

