

# Kommissorium

## Miljøkonsekvensvurdering (VVM) af Udbygning af Rute 9 ved Nørreballe på Lolland

Med aftale om Infrastrukturplan 2035 den 28. juni 2021 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne er parterne enige om at gennemføre nye investeringer og initiativer i en fuldt finansieret investeringsplan på transportområdet for perioden 2022-2035. Den del af aftalen, der omfatter fremtidens veje, står Enhedslisten og Alternativet uden for.

Det fremgår i aftalen, at der skal ske udbygning af Rute 9 ved Nørreballe på Lolland. Der er afsat 8 mio. kr. til Miljøkonsekvensvurderingen (MKV) og 311 mio. kr. til anlægsudgifter.

### Baggrund

Rute 9 forløber hen over Fyn, Tåsinge, Siø, Lolland og Falster. Færgeruten Spodsbjerg-Tårs forbinder de adskilte dele af rute 9 på Langeland og Lolland.

Der er fra kommuner på begge sider af Langelandsbæltet ønske om at udvikle rute 9 for at forbedre fremkommeligheden, nedbringe rejsetiden og binde Fyn og Lolland-Falster bedre sammen. Udviklingen af rute 9 ses som en mulighed for at forbedre den regionale udvikling inden for både bosætning og erhverv samt styrke ruten som såkaldt tilkørselsvej til den kommende faste Femern-Bælt forbindelse.

Mulighederne for at opgradere rute 9 over Vestlolland er senest analyseret i Vejdirektoratets forundersøgelse fra 2011/2012. Forundersøgelsens resultater for Lolland er nærmere beskrevet i Vejdirektoratets rapport 408 – Rute 9 Lolland, opgradering af vejforbindelsen på Lolland. Undersøgelsen har resulteret i forskellige forslag til opgradering.

I forbindelse med forundersøgelsen blev der også gennemført en screening af erhvervsforholdene. Screeningen peger blandt andet på, at den dynamiske effekt ved opgraderingen af den samlede rute vil være, at det vestlige Lolland kobles bedre sammen med Falster og Sjælland som en erhvervsøkonomisk helhed og et samlet arbejdsmarked.

I Aftale mellem daværende regering (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti om En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. den 21. marts 2013 noterede parterne sig, at "Lolland Kommune har et ønske om erhvervsudvikling på arealer i forbindelse med tilslutningsanlæg 48 ved Maribo på E 47. Parterne er enige om at indskrænke de statslige arealinteresser i erhvervsområdet, som berøres af en række af linjeføringerne i

*forundersøgelsen af Rute 9. Parterne er opmærksomme på, at der ved en eventuel senere beslutning om udbygning af rute 9 skal ske en fornyet undersøgelse af mulighederne for en højklasset tilslutning af rute 9 til E 47.”*

Med Infrastrukturplan 2035 er der afsat midler til forlægning af rute 9 på en strækning ved Nørreballe. Med infrastrukturplanen igangsættes ligeledes – men i andet regi – en undersøgelse af strømforholdene ved Tårs Havn, med henblik på videre undersøgelse af en mulig fremskudt færgehavn ved Tårs. Dette kan også have betydning for den samlede udvikling af rute 9 som landsdelsforbindelse.

### **Indhold i MKV'en**

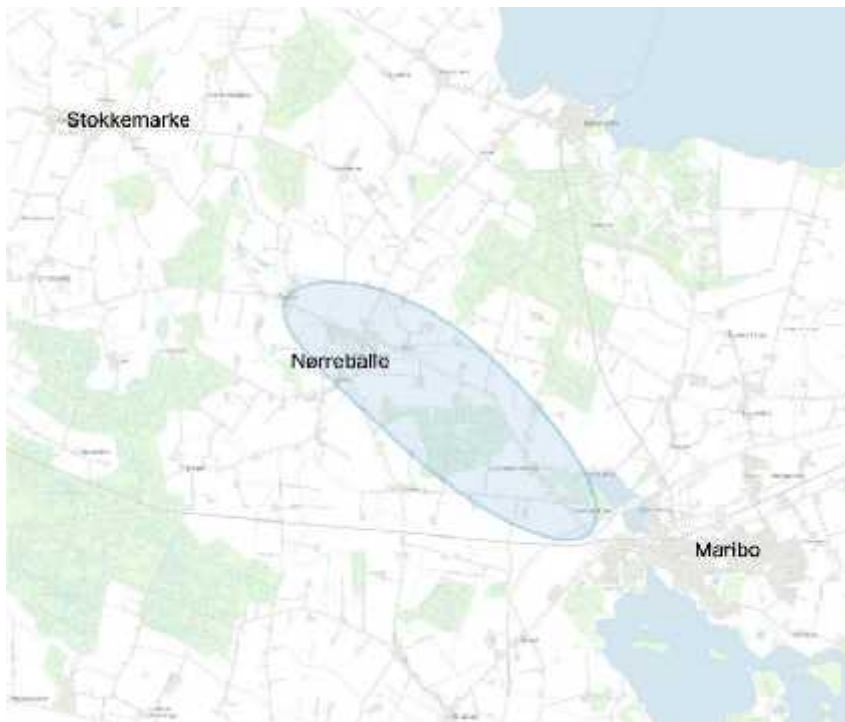
MKV'en vil belyse mulighederne for at forlægge rute 9 på en strækning ved Nørreballe. I undersøgelsen afdekkes de vejtekniske, trafikale, natur- og miljømæssige, arealmæssige samt anlægs- og samfundsøkonomiske effekter ved en udbygning ved Nørreballe. I MKV'en vil der – særligt i forbindelse med de trafikale beregninger - også blive perspektiveret til fremtidige muligheder for yderligere udbygning af Rute 9 på Lolland.

Arbejdet tager afsæt i forundersøgelsens alternative forslag A1 og forslag A1 (kort), hvor ruten forlægges nord om Nørreballe henholdsvis som en 2+1 sporet motortrafikvej (ca. 6 kilometer) eller som en 2 sporet landevej (ca. 3 kilometer). Det vil være en del af undersøgelsen at placere og fastlægge linjeføringen, så der tages bedst mulig højde for trafik, miljø og lokale forhold mv. I den forbindelse inddrages også cykeltrafikken i lokalområdet. Undersøgelsen vil også belyse behov og muligheder i forhold til vejstandard og antal spor samt tilslutninger til det eksisterende vejnet. Den nye vej tilsluttes Vestre Landevej på hver side af Nørreballe. De nærmere forhold omkring tilslutningen hen imod E47 vil også blive belyst.

Som en del af undersøgelsen ses endvidere på muligheden for et såkaldt 0+alternativ, som er en mindre omfangsrig løsning end en udbygning. Det kan fx være forbedringer af eksisterende vej eller andre tiltag, som er målrettet specifikke udfordringer på strækningen.

Det forventes, at der vil fremkomme nye forslag til placeringer eller justeringer af linjeføringen ved Nørreballe som en del af MKV'en blandt andet i forbindelse med den indledende offentlige idefase. Alle undersøgte alternativer vil blive beskrevet i MKV-redegørelsen. For hvert forslag vurderes konsekvenserne i forhold til en situation, hvor de nuværende veje bevares uændret.

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



Figur 1 Oversigtskort over projektområdet som vil blive undersøgt nærmere som en del af MKV'en.

### **Vejteknik**

I MKV'en vil de tekniske muligheder for en udbygning ved Nørreballe blive undersøgt. Der udarbejdes skitseprojekt for de mulige løsninger, som vil indeholde beskrivelse af vejstandard, linjeføringsforløb, krydsudformninger mv.

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

### **Trafik**

For de undersøgte forslag beskrives trafikens omfang og fordeling samt de forventede trafikale og sikkerhedsmæssige effekter sammenholdt med en situation, hvor projektvejen ikke anlægges (et såkaldt 0-alternativ).

Til beregning af de trafikale effekter anvendes landstrafikmodellen.

### **Miljøforhold**

Konsekvenser for plan- og miljøforhold vurderes dels ud fra foreliggende oplysninger i databaser mv., dels på baggrund af feltundersøgelser. I miljøkonsekvensvurderingen af forslagene vil der blive set på den kommende projektvejs påvirkning af lang række miljøforhold i både anlægs- og driftsfase. Der vil være fokus på landskabet, beskyttet natur (herunder beskyttede arter) og kulturarv samt naboer og nærheden til Nørreballe by. Ligeledes vil der være fokus på planforhold og erhvervsudviklingen i området.

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

### **Støjforhold**

I MKV'en vil der også være fokus på naboer og støjforhold. Der vil således blive gennemført en grundig støj-kortlægning og givet forslag til eventuelle støjreducerende foranstaltninger.

### **Areal- og ejendomsforhold**

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

### **Anlægsøkonomi**

For de undersøgte projektforslag beregnes et anlægsoverslag jf. Transportministeriets principper for Ny Anlægsbudgettering. Derudover gennemføres en risikoanalyse.

### **Ekstern kvalitetssikring**

Efter principperne om Ny Anlægsbudgettering af statens anlægsprojekter med tilhørende aktstykke af 24. oktober 2006 fra Finansudvalget, vil der blive gennemført ekstern kvalitetssikring af projektet, da anlægsoverslaget for den samlede udbygningsløsning forventes at overstige de i aktstykket angivne 250 mio. kr. Grundlaget for en ekstern kvalitetssikring omfatter bl.a. materiale om den tekniske udformning, anlægsoverslag med tilhørende dokumentation for mængder, risikoanalysen, trafikberegninger og samfundsøkonomiske beregninger.

### **Samfundsøkonomi**

På baggrund af anlægsoverslag og beregnede effekter undersøges de samfundsøkonomiske gevinster (intern rente) for de undersøgte forslag.

## **Afrapportering og høring**

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

Som en del af MKV-processen gennemføres to offentlighedsfaser. Først afholdes en indledende fire ugers offentlighedsfase, den såkaldte idéfase, hvor grundlaget for arbejdet præsenteres, og alle interesserede opfordres til at komme med synspunkter, forslag og ideer til den videre undersøgelse. I tilknytning til idéfasen vil Vejdirektoratet afholde et borgermøde.

Når MKV'en er gennemført, fremlægges denne i offentlig høring i en periode på mindst otte uger. I denne høringsperiode vil Vejdirektoratet også afholde borgermøde.

Efter høringen gennemgår Vejdirektoratet de indkomne bemærkninger, udarbejder høringsnotat samt evt. justeringer af projektet.

## **Tidsplan**

MKV'en starter primo 2022 og forventes afsluttet i efteråret 2023.

## **Organisation**

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