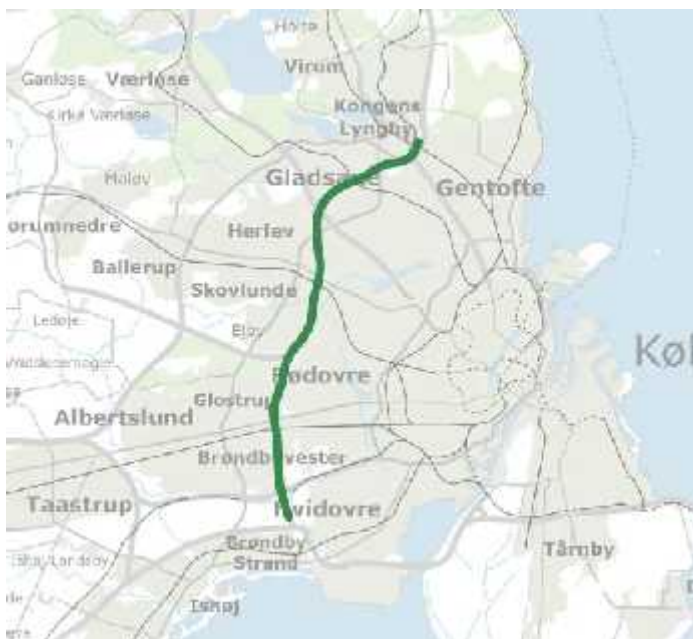


Kommissorium Miljøkonsekvensvurdering (VVM) for Øget kapacitet og støjreduktion på Motorring 3 ved København

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.

Som en del af aftalen igangsættes en miljøkonsekvensvurdering (MKV) for en kapacitetsforøgelse på Motorring 3, hvor mulighederne for at reducere støjen vil blive undersøgt dybgående. Når undersøgelsen er gennemført, vil der kunne indgå støjreducerende foranstaltninger i en samlet løsning for kapacitetsudvidelsen, der også er afsat midler til. Samtidig fremgår det af infrastrukturplanen, at anlægsprojektet opstartes i 2023.



I dette kommissorium beskrives det forventede indhold i MKV'en samt den overordnede tidsplan.

Baggrund

Motorring 3 udgør den ca. 17 km lange centrale ringforbindelse omkring København og er en af Danmarks mest befærdede motorveje med en hverdagsdøgntrafik over 130.000 biler. Motorring 3 blev i perioden 2005-2010 udbygget til 6 spor, men der opleves allerede igen omfattende trængselsproblemer i myldretidene.

I foråret 2021 afsluttede Vejdirektoratet en undersøgelse af muligheder for at opnå øget kapacitet på Motorring 3, herunder ved inddragelse af nødspor til kørsel. Resultatet af undersøgelsen er beskrevet i Vejdirektoratets rapport 608 "Øget kapacitet på Motorring 3, Sammenfattende rapport (2021)", hvor der er beskrevet et samlet udbygningsforslag, der forbedrer trafikafviklingen på Motorring 3. Undersøgelsen, der er beskrevet i rapport 608, danner grundlag for den kommende MKV.

Udbygningsforslaget indeholder i store træk permanent inddragelse af eksisterende nødspor til kørsel, smalere vognbaner, ændringer af afmærkninger, tilpasninger af trafikledelsessystemet til de nye forhold samt forstærkning af belægninger og bærelag på delstrækninger. Som følge af de omfattende ændringer af afmærkning og vejvisning etableres ligeledes nyt slidlag på hele stækningen.

Den foreslåede udbygning holder sig stort set inden på Vejdirektoratets belagte arealer med få justeringer i forbindelse med ramper. Dog planlægges på den sydligste del af strækningen (ca. 1 km) nyt nødspor på hver side af motorvejen. Her skal ligeledes ske en tilpasning af de eksisterende afvandingsforhold, herunder justering af de to eksisterende regnvandsbassiner og etablering af et nyt grøftebassin lige nord for Holbæk-motorvejen ind mod Vestvolden.

Som følge af udbygningen har Vejdirektoratet i rapport 608 anbefalet, at der af trafiksikkerhedsmæssige årsager arbejdes videre med en hastighedsfastsættelse på 90 km/t. Der vil være afledte effekter som følge af hastighedsfastsættelsen på flere forhold, herunder rejsetidsgevinster, trafiksikkerhed og støj.

Støjreducerende tiltag var ikke en del af den tidligere undersøgelse af øget kapacitet på Motorring 3.

Overordnet set forventes kapacitetsforøgelsen at medføre en markant forbedret trafikafvikling på Motorring 3 i myldretidsperioderne og afhjælpning af de fleste nuværende flaskehalse.

Indhold i MKV'en

Projektets formål er at skabe mere kapacitet på Motorring 3. MKV'en skal belyse de miljømæssige konsekvenser, herunder konsekvenser for luftforurening af motorvejsudbygningen. MKV'en vil have særligt fokus på støjuddragninger, da støjpåvirkningerne allerede i dag mange steder overstiger de vejledende grænseværdier. Der vil derfor blive foretaget en fuld støjkortlægning med henblik på at vurdere de støjmæssige konsekvenser af udbygningen samt den eksisterende støjbelastning. Herudover vil der blive foretaget undersøgelser og vurderinger af mulige afværgetiltag.

MKV'en omfatter en række kapacitetsforbedrende tiltag på den ca. 17 km lange strækning.

Dele af de tekniske undersøgelser foreligger allerede i form af grundlag fra den forudgående undersøgelse (rapport 608). Der vil ikke ske yderligere projektering af eksempelvis nødspor og afvandingsforhold i forbindelse med MKV'en.

Støjreduktion

I MKV'en vil støjforhold blive undersøgt og mulighederne for reduktion og forbedringer vurderes. Løsningerne perspektiveres til MKV'ens formål, budget og tidsplan.

Undersøgelsen vil belyse de støjmæssige konsekvenser af selve udbygningsløsningen. Da det med infrastrukturplanen også er aftalt, at der iværksættes forsøg med ATK/støjstærkasser på Motorring 3, vil støjforholdene også vil blive vurderet under den antagelse, at hastighedsgrænserne i højere grad overholdes.

Herudover vil der blive foretaget analyser af supplerende støjreducerende tiltag langs Motorring 3, som realistisk vil kunne ske inden for rammerne af projektet om øget kapacitet. Eventuelle støjreducerende tiltag vil blive indarbejdet i MKV'en som en del af projektet eller som mulige tilvalg til projektet.

Anlægsarbejder udføres så vidt muligt udføres i dagtimerne. Men da det forventes, at en meget stor del af anlægsarbejderne vil skulle udføres om natten, idet trafikken skal opretholdes i alle spor i dagtimerne, vil der også blive foretaget en vurdering af støj under anlægsarbejdet.

Endelig vil der blive foretaget analyser af mulighederne for generelt at forbedre støjforholdene langs Motorring 3. Analyserne har til formål, på et overordnet niveau, at skitsere forskellige typer af støjreducerende løsninger med tilhørende anlægsoverslag.

Vejteknik

Der tages udgangspunkt i det foreliggende skitseprojekt med forventet hastighedsgrænse på 90 km/t. Skitseprojektet opdateres, hvor det bliver nødvendigt som følge af den nærmere analyse af trafikale forhold. Herunder vil der være fokus på:

- Placering og udformning af evt. støjreducerende tiltag
- Justeringer af f.eks. rampekryds som følge af trafikale beregninger
- Afklaring af afmærkningsprincipper inkl. evt. dispensationer
- Anlægslogistik og trafikafvikling i anlægsperioden
- Grænseflader til andre projekter
- Ændrede forhold for drift og vedligehold som følge af inddragelse af nødspor til permanent kørsel
- Trafiksikkerhedsrevision

Trafik

Trafikberegningerne opdateres i overensstemmelse med den besluttede Infrastrukturplan 2035. Med udgangspunkt i de trafikale beregninger vil der efter behov blive vurderet forslag til eventuelle ændringer i tilslutningsanlæg, såfremt trafikberegningerne viser kapacitetsproblemer. Ligeledes vurderes evt. øvrige trafikale effekter som følge af infrastrukturplanen. Alle ændringer på vejnettet i og omkring København har effekt på det omkringliggende vejnet. Justeringer vil blive perspektiveret hertil samt til projektets formål og budget. Mulige justeringer på tilstødende vejnet fastlægges i dialog med de berørte kommuner.

Der vil blive foretaget vurderinger af forslag til anlægslogistikken med fokus på at opnå bedst mulig fremkommelighed under anlæg.

Trafikkens omfang og fordeling beskrives samt de forventede effekter på rejsetid, trafikarbejde, støj og trafik-sikkerhed sammenholdt med 0-alternativet (ingen udbygning af Motorring 3).

Trafikledelse

Der vil skulle ske en udbygning af det eksisterende trafikledelsessystem til de nye forhold, hvilket pga. en øget mængde tavler og andet udstyr vil kræve flere driftsmidler end det nuværende system. Principperne for udbygning af systemet koordineres med de øvrige fagområder for sikring af optimale grænseflader og anlægslogistik.

Ligeledes vil der være fokus på detektering og håndtering af havarerede køretøjer på den udbyggede motorvej, hvor nødsporet er inddraget til permanent kørsel.

Miljøforhold (ekskl. støj)

Konsekvenser for plan- og miljøforhold vurderes dels ud fra oplysninger, som allerede er tilgængelige, ud fra supplerende konkrete registreringer "i marken", samt modtagne bemærkninger i forbindelse med tidligere udført miljøscreening (nov-2020 – jan 2021).

Som en del af undersøgelsen belyses:

- de eksisterende regnvandsbassiner, der skal udvides, er i konflikt med Fredning af Vestvolden, fokus på at indgreb minimeres
- Midlertidige arbejdsarealer vil være i konflikt med Fredning af Vestvolden, fokus på at indgreb minimeres
- Mulige tiltag, der kunne vise sig relevante i forbindelse med støjreduktion på strækningen langs Vestvolden, vil i givet fald skulle placeres inden for beskyttelseslinjen for fredningen.
- Myndighedsdialog med kommuner på strækningen som forberedelse for fremsendelse af myndighedsansøgninger.

På den øvrige del af strækningen forventes ændringer i udledning at være så minimale, at det ikke giver anledning til ændringer i forhold til eksisterende udledningstilladelser.

Miljøvurderingen vil omfatte en vurdering af afværge- og erstatningsforanstaltninger.

Areal og ejendomsforhold

Det er tidligere vurderet, at der ikke er behov for permanent arealerhvervelse samt at behovet for midlertidig erhvervelse af arealer er meget begrænset. I forbindelse med MKV'en – specielt i forbindelse med evt. forslag om støjreducerende tiltag - må der alligevel forventes at blive et behov for både midlertidige og permanente arealerhvervelser og evt. ledningsomlægninger. MKV'en vil derfor indeholde en opgørelse af areal- og ejendomsforhold.

Anlægsøkonomi

Der beregnes et anlægsoverslag jf. Transportministeriets principper for Ny Anlægsbudgettering. Ligeledes gennemføres en risikoanalyse.

Samfundsøkonomi

På baggrund af anlægsoverslag og beregnede effekter beregnes de samfundsøkonomiske gevinster jf. Transportministeriets manual for samfundsøkonomiske beregninger.

Ekstern Kvalitetssikring

Efter principperne om ny anlægsbudgettering af statens anlægsprojekter med tilhørende aktstykke af 24. oktober 2006 fra Finansudvalget, vil der blive gennemført ekstern kvalitetssikring af projektet. Grundlaget for den eksterne kvalitetssikring omfatter bl.a. teknisk dokumentation, anlægsoverslag med tilhørende dokumentation for mængder, diverse forudsætningsnotater, risikoanalysen, trafikberegninger og samfundsøkonomiske beregninger.

Offentlige høringer og rapportering

Der afholdes indledende mindst 4 ugers offentlig idé- og forslagsfase primo 2022, hvor alle interesserede opfordres til at komme med synspunkter, forslag og idéer til MKV'en. Der vil i denne forbindelse ligeledes blive afholdt borgermøde. Når miljøkonsekvensrapporten er færdig, vil den blive fremlagt i offentlig høring i en periode på mindst 8 uger. Der vil også blive afholdt borgermøde i denne høringsperiode.

Efter den afsluttende offentlige høring, udarbejder Vejdirektoratet et høringsnotat samt en indstilling til transportministeren.

Tidsplan

Vejdirektoratet forventer, at undersøgelsen kan gennemføres på ca. 2 år. Den overordnede tidsplan for MKV'en er:

Efterår 2021	Fastlæggelse af kommissorium for projektet og igangsætning af udbud og indledende arbejder
Primo 2022	Opstart
Forår 2022	Indledende offentlig idéfase inkl. borgermøde
Forår 2022 - forår 2023	Undersøgelser og analyser, herunder støjanalyser, rapportering
Forår 2023	Ekstern kvalitetssikring og efterbehandling
Medio 2023	Offentliggørelse af miljøkonsekvensrapporten

Organisering

Undersøgelsen gennemføres i en projektorganisation i Vejdirektoratet bistået af rådgivere på udvalgte fagområder. Undersøgelsen bistås af et teknikerudvalg, hvor der bl.a. inviteres repræsentanter fra de direkte berørte kommuner samt Københavns Letbane og Region Hovedstaden.

Det forventes, at der i teknikerudvalget sker en bred gensidig orientering om forholdene i området, herunder verserende planlægnings- og byggesager. Teknikerudvalget kan nedsætte én eller flere arbejdsgrupper til løsning af specifikke opgaver. Vejdirektoratet varetager formandskabet og sekretariatsfunktionen.

MKV'en vil desuden blive koordineret med de øvrige undersøgelser, der har grænseflade til Motorring 3, herunder Hillerødmotorvejen og Amagermotorvejen samt evt. driftsprojekter (herunder aftagelse af betonlåg på midterautoværn) og infrastrukturplan 2035's støjskærmsprojekt ved Motorring 3, Nørregårdsvej, Rødovre.

Desuden vil der i 2023 og 2024 skulle udføres omfattende reinvesteringsprojekter for at sikre levetidsforlængelse af trafikledelsessystemet, samt der iværksættes forsøg med ATK/støjstækasser i perioden fra 2022. Der skal ske en tæt koordinering i forhold til begge disse tiltag.

Endelig overvejes hvorvidt det vil være en optimering af det samlede projekt såfremt rådgivning af MKV og anlægsfaser udbydes i en samlet rådgivning.

Økonomi

Med infrastrukturplan 2035 er afsat 5 mio. kr. til gennemførelse af MKV'en. Der er i Infrastrukturplan 2035 afsat 315 mio. kr. til de efterfølgende anlægsarbejder.