



Fremsat den 6. oktober 2010 af transportministeren (Hans Christian Schmidt)

Forslag

til

Lov om anlæg af Slagelse Omfartsvej, 2. etape

§ 1. Transportministeren bemyndiges til

- 1) at anlægge en hovedlandevej fra Skælskørvej til Slagelse Landevej som 2. etape af Slagelse Omfartsvej.
- 2) at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 126 (rute 22), Næstved-Slagelse, mellem Vestmotorvejen og tilslutningen af 2. etape af Slagelse Omfartsvej ved Slagelse Landevej.

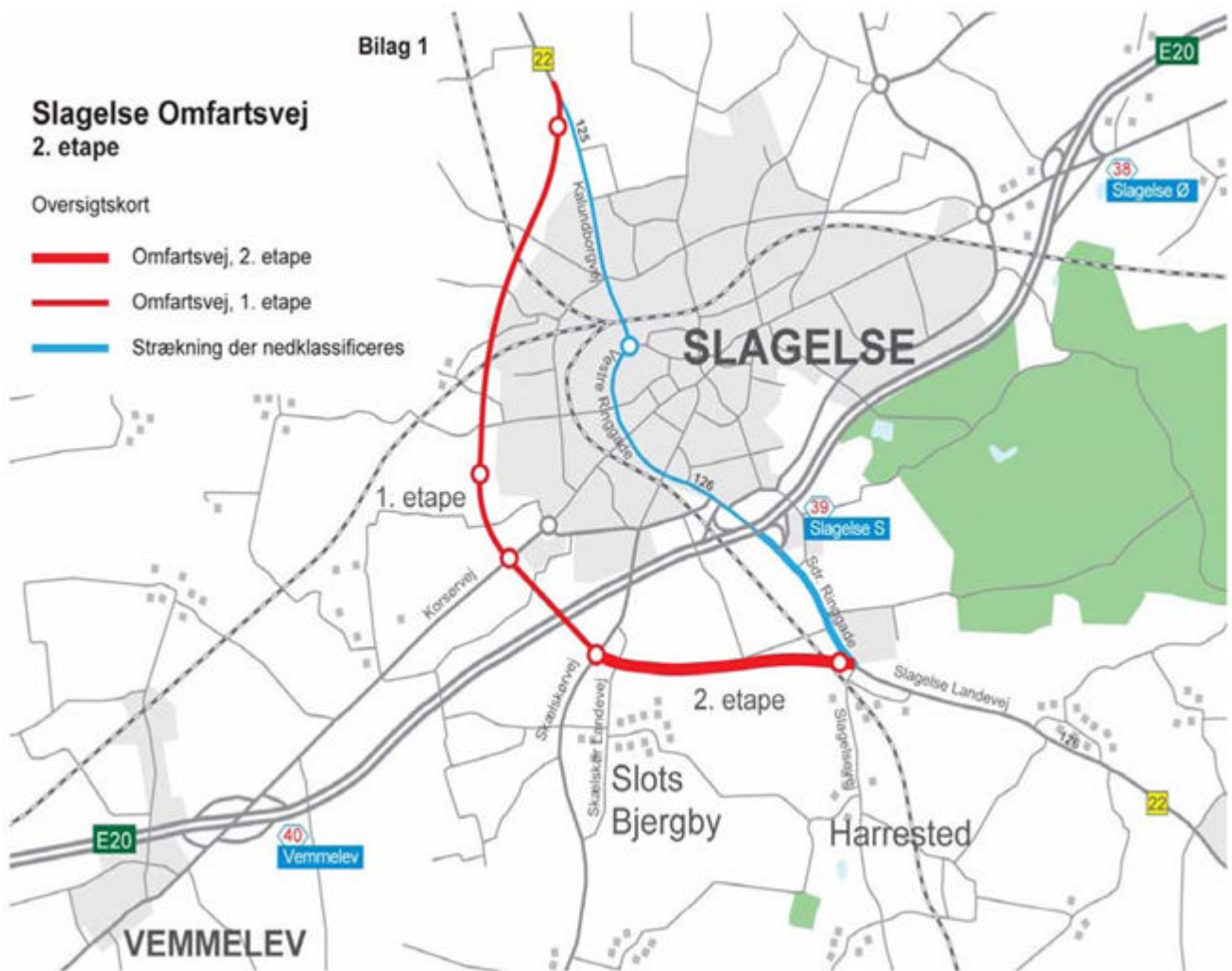
Stk. 2. Strækninger, der skal henholdsvis anlægges og nedklassificeres, fremgår af lovens bilag 1.

§ 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 takstationsmyndighederne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

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

Linjeføring for Slagelse Omfartsvej, 2. etape.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund
 - 1.1 Hovedindhold
 - 1.2 Baggrund
2. VVM-screening og forundersøgelse
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. Miljømæssige konsekvenser
 - 11.1 Arealindgreb og barrierevirkning
 - 11.2 Støj, luft og klima
 - 11.3 Natur, landskab og fortidsminder
 - 11.4 Friluftsliv
 - 11.5 Overfladevand og grundvand
 - 11.6 Ressourceforbrug
 - 11.7 Forurenede jord
12. Administrative konsekvenser for borgerne
13. Forholdet til EU-retten
14. Høring over lovforslaget
15. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund

1.1 Hovedindhold

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge en 3 km lang omfartsvej fra Skælskørvej til Slagelse Landevej som 2. etape af Slagelse Omfartsvej (jf. Bilag 1). Lovforslaget indeholder endvidere en bemyndigelse til at nedklassificere den nu-

værende hovedlandevej 126 (rute 22), Næstved-Slagelse, til kommunevej på strækningen mellem Vestmotorvejen og tilslutningen af 2. etape af Slagelse Omfartsvej ved Slagelse Landevej.

Lovforslaget er et led i udmøntningen af aftalen af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk

Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om ”Bedre veje mv.”

Anlæg af første etape af anlægsprojektet omfatter en omfartsvej vest om Slagelse fra Kalundborgvej til Skælskørvej og er tidligere besluttet og igangsat, jf. Aftale om trafik for 2007 og aftalen om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009. Transportministeren har endvidere med lov nr. 310 af 30. april 2008 fået bemyndigelse til ved afslutningen af anlægsarbejdet på omfartsvejens 1. etape at nedklassificere den eksisterende hovedlandvej 125/126 (rute 22) på strækningen mellem Kalundborgvej og Vestmotorvejen.

1.2 Baggrund

Med Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 blev det besluttet, at staten som led i kommunalreformen skulle videreføre det af Vestsjællands Amt igangsatte anlægsprojekt vedrørende Slagelse Omfartsvej. Det blev samtidigt besluttet, at der skulle foretages en statslig konsolidering af det amtslige beslutningsgrundlag vedrørende projektet. Projektet blev således sat i bero med henblik på en konsolidering af anlægsøkonomi m.v.

Hensigten med en omfartsvej vest om Slagelse, der forløber fra Kalundborgvej og frem til Skælskørvej, er at aflaste den eksisterende hovedlandvej (rute 22), Kalundborg – Slagelse – Næstved, som går igennem Slagelse by. Slagelse Omfartsvej har til formål at forbedre forholdene for den regionale trafik i området og det lokale trafikmiljø i Slagelse by.

Med aftalen om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev der tilført yderligere midler til projektets realisering. Projektet er igangsat med et forventet åbningsår i 2013. Projektet benævnes i dette lovforslag som 1. etape af Slagelse Omfartsvej.

Som led i aftalen om grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev det besluttet, at der skulle gennemføres en forundersøgelse af Slagelse Omfartsvej, 2. etape, dvs. en mulig sydlig forlængelse af omfartsvejen fra den planlagte afslutning af 1. etape.

En etablering af 2. etape af Slagelse Omfartsvej vil betyde, at trafikken på rute 22 mellem Kalundborg og Næstved over Slagelse ikke skal køre på – og derefter af motorvejen igen efter en kort strækning men i stedet kan benytte 2. etape af omfartsvejen.

Forundersøgelsen resulterede i et forslag til 2. etape som en sydlig forlængelse af omfartsvejsvejen fra Skælskørvej til Slagelse Landevej, udformet som en 2-sporet vej. Vejdirektoratet har på baggrund af forundersøgelsen vurderet, at der kan opnås en besparelse på ca. 10 mio. kr. til omkostninger i forbindelse med jordhåndtering og anlægslogistik, såfremt en 2. etape af omfartsvejen an-

lægges samtidig med 1. etape. Vejdirektoratet har endvidere vurderet, at projektet for en 2. etape af omfartsvejen skulle VVM-screenes af miljømyndighederne, såfremt det blev besluttet at gå videre med projektet (VVM står for »vurdering af virkninger på miljøet«).

Med aftalen af 2. december 2009 om ”Bedre veje mv.” blev det besluttet at anlægge 2. etape af Slagelse Omfartsvej, og at der inden fremsættelse af anlægslov skulle foretages en VVM-screening og konsolidering af anlægsoverslaget for projektet.

Af aftalen fremgår endvidere, at der primo 2010 skulle søges bevillingsmæssig hjemmel til at igangsætte projektforberevende aktiviteter, således at anlægsarbejdet kan samordnes med det igangværende anlægsarbejde på 1. etape af Slagelse Omfartsvej.

I forlængelse af aftalen opnåedes med aktstykke nr. 96 af 11. februar 2010 Finansudvalgets tilslutning til projektforberevende aktiviteter for 2. etape. Udgiften hertil på 7,2 mio. kr. finansieres af mindreudgifter på projektbevillingen i 2010 for strækningens 1. etape. Endvidere opnåedes tilslutning til, at udgifter på i alt 0,7 mio. kr. i 2010 til en VVM-screening og konsolidering af anlægsoverslaget kunne finansieres af uforbrugte midler fra forundersøgelsen.

By og Landskabsstyrelsen (Miljøministeriet) vurderer, at der ikke er behov for yderligere undersøgelser inden projektets igangsættelse.

Anlægsarbejdet på 1. etape af Slagelse Omfartsvej går i gang i slutningen af 2010 og forventes at kunne stå færdig i 2013. Anlægsarbejdet på 2. etape tænkes igangsat umiddelbart efter vedtagelsen af nærværende anlægslovsforslag. 2. etape forventes ligeledes at kunne stå færdig i 2013.

2. VVM-screening og forundersøgelse

Vestsjællands Amt har forud for kommunalreformens ikrafttræden foretaget arealreservationer til Slagelse Omfartsvej, 1. etape. Der er således i Regionplanen 2005-2016 for Vestsjællands Amt vedtaget et regionplantillæg til forlægning af landevej 125/126, som er den hovedlandevej, der går gennem Slagelse by. Arealreservationen til omfartsvejen vest for byen udgør et 200 meter bredt bælte.

Der er gennemført en VVM-screening af projektet vedrørende Slagelse Omfartsvej 2. etape for nærmere at undersøge, om anlægsprojektet vil kunne få væsentlig indvirkning på miljøet, og der dermed vil være behov for yderligere undersøgelser. VVM-screeningen er gennemført i 2010. By og Landskabsstyrelsen har på baggrund af VVM-screeningen meddelt Vejdirektoratet, at der ikke er behov for yderligere miljøundersøgelser (dvs.

en VVM-redegørelse), før projektet for omfartsvejen syd om Slagelse (2. etape) kan igangsættes.

3. Lovforslagets indhold

På baggrund af den gennemførte forundersøgelse og den politiske aftale af 2. december 2009 om "Bedre veje mv." foreslås, at transportministeren bemyndiges til at anlægge en ca. 3 km lang hovedlandevej fra Skælskørvej til Slagelse Landevej. Strækningen fremgår af lovens bilag 1. Vejen anlægges i hovedtræk svarende til forslaget i Vejdirektoratets forundersøgelse, dog med en mindre justering af vejens længdeprofil således at anlægsarbejdet hensigtsmæssigt kan passes sammen med det igangværende anlægsarbejde på 1. etape af Slagelse Omfartsvej. Endvidere anlægges en rundkørsel i stedet for til- og frakørselsramper ved Skælskørvej, og der sker en justering af rundkørsel og linjeføring ved Sdr. Ringgade.

Endvidere foreslås en bemyndigelse af transportministeren til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 126 (rute 22), Næstved-Slagelse, mellem Vestmotorvejen og tilslutningen af 2. etape af Slagelse Omfartsvej ved Slagelse Landevej syd for Slagelse.

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 vej, som indpasses i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssigt afbalanceret måde, og som har høj trafikikkerhedsmæssig standard. Omfartsvejen forventes at få en tilladt hastighed på 80 km/t.

Processen, der løber fra projekteringen og arealerhvervelsen via udbud i licitation til det egentlige anlægsarbejde, gennemføres på en måde, hvor projektets forløb er dokumenteret og efterfølgende evalueret.

4.2 Tværprofil

Omfartsvejen anlægges som en 2-sporet landevej med en bredde på 14 m. Tværprofilet består af 2 kørespor a 3,50 m, 2 kantbaner a 0,50 m samt 2 yderrabatter a 3 m.

4.3 Linjeføring og tilslutninger

Den overordnede linjeføring fremgår af lovens bilag 1.

Omfartsvejen tilsluttes Skælskørvej i en rundkørsel. Derefter krydser vejen Skælskør Landevej og har et for-

løb mod øst, hvor Sdr. Ringgade bliver til Slagelse Landevej, og hvor strækningen krydses af Slagelsevej. Tilslutningen af omfartsvejen mod øst sker ved, at den eksisterende Sdr. Ringgade forlægges til en ny rundkørsel ved omfartsvejen. Rundkørslen tilsluttes Slagelsevej, Sdr. Ringgade og Slagelse Landevej, der alle forlægges.

4.4 Sideanlæg

Der etableres ingen sideanlæg (rastepladser) på strækningen.

4.5 Lokalvejnet og stier

Fra Skælskørvej krydser vejen Skælskør Landevej, der overføres med en stibro. Vejanlægget krydser herefter en nedlagt jernbane. Jernbanen er overdraget til Skov- og Naturstyrelsen, der planlægger at etablere en sti. Nøddebovej forlænges og tilsluttes Slagelsevej syd for rundkørslen.

Det eksisterende kryds ved Sdr. Ringgade og Slagelse Landevej nedlægges.

For at sikre forholdene for cyklister etableres en ny cykelsti fra Sdr. Ringgade. I den videre detailprojekteringsfase fastlægges de endelige krydsningsforhold for cyklister ved det nedlagte jernbanetracé og Sdr. Ringgade i samarbejde med Slagelse Kommune og Skov- og Naturstyrelsen.

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

4.6 Faunapassager og hegning

Der anlægges ikke faunapassager. Der opsættes vildt-hegn langs vejen i de områder, hvor der er færdsel af vildt og i øvrigt, hvor der kan være en trafikikkerhedsmæssig risiko for påkørsel af dyr.

4.7 Erstatningsnatur

Vejanlægget berører ikke naturområder eller fredskovområder.

4.8 Støjafskærmning

Støjforholdene er undersøgt i Vejdirektoratets forundersøgelse, og i forbindelse med detailprojekteringen vil støjforholdene blive undersøgt på ny.

Omfartsvejen anlægges med en støjreducerende asfalt. Derudover vil der blive opsat støjafskærmning i form af skærme eller jordvolde på den vestligste delstrækning, hvor omfartsvejen krydser Skælskør Landevej og passerer bymæssig bebyggelse.

Den endelige udformning af støjafskærmningen fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

Vejdirektoratet vil forsøge at minimere støjgenerne 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 er pr. 1. januar 2010 fastsat til 114.400 kr. inkl. moms (byggeomkostningsindeks for boliger 120,2).

4.9 Vejudyret og beplantning

Omfartsvejen udstyres med vejtavler, 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 Skælskørvej og Slagelsevej, belyses.

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

4.10 Vejafvanding

Afvanding vil ske ved trug og grøfter, som det er tilfældet på 1. etape af omfartsvejen. Regnvand, der strømmer af vejen til trug, vil via dræn ledes til brønde og herfra via sandfang til nærtliggende recipient. Hvor vejen ligger på dæmning, vil vandet strømme af vejen og opsamles i grøfter, hvorfra det nedsiver eller ledes til nærtliggende recipient. Fra Skælskørvej og ca. 500 meter mod øst ledes afvandingen via et regnvandsbassin til eksisterende afvanding af Skælskørvej, alternativt til afvandingssystemet på omfartsvejens etape 1. Vejvand fra den resterende del af omfartsvejen ledes via regnvandsbassin til nærtliggende recipient.

Endelig placering og udformning af afvandingen fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

4.11 Naboarealer

Omfartsvejens 2. etape anlægges på markarealer i randområdet mellem byzone nord for omfartsvejen og landbrugszone syd for. På den vestligste del af strækningen passerer omfartsvejen nord for Slots Bjergby.

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.

5. Trafikale konsekvenser

Det er ved hjælp af en trafikmodel beregnet, at der sker en aflastning af den nuværende hovedlandevej gennem Slagelse på mellem 4.500 og 8.700 biler i døgnnet i 2030. Aflastningen er størst i den sydlige del af Slagelse by. Omfartsvejens 2. etape vil endvidere medføre, at der sker en overflytning af trafik fra den nuværende hovedlandevej gennem Slagelse til omfartsvejens 1. etape.

Anlæg af omfartsvejen vil medføre tidsbesparelser for de trafikanter, der vil benytte den nye omfartsvej. Anlæg af omfartsvejen vil medføre mindre trafikarbejde gennem Slagelse by, idet trafikken på rute 22 mellem Kallundborg og Næstved via 1. etape af omfartsvejen ikke længere skal køre en omvej ved at skulle benytte motorvejen på en kort strækning og derefter dreje af og køre videre på Sdr. Ringgade, men i stedet kan benytte 2. etape af omfartsvejen. Alt i alt vil anlægget af omfartsvejen dog medføre en stigning i det samlede trafikarbejde.

6. Trafiksikkerhed

Anlæg af omfartsvejen syd for Slagelse (2. etape) vil samlet set forbedre trafiksikkerheden, da den nye omfartsvej er sikrere end de eksisterende veje, som aflastes.

7. Plan- og beskyttelsesforhold

Slagelse Omfartsvejs 2. etape er indarbejdet i den gældende kommuneplan, og der er udlagt arealreservation til anlægget i kommuneplanen. Den planlagte vej placeres i randområdet mellem nyudlagt byzone mod nord og landzone mod syd.

Vejanlægget placeres indenfor et areal, der i kommuneplanen er udpeget som kirkeomgivelse for Slots Bjergby Kirke, og i et område, hvor der er særlige drikkevandsinteresser. Lerlaget over grundvandsmagasinet er i området tilstrækkeligt til at beskytte grundvandet mod nedsivning af forurenede vand.

Der vil blive indarbejdet foranstaltninger til sikring af grundvandets kvalitet i forbindelse med detailprojekteringen.

Vejanlægget berører en skovbyggelinje, hvor vejen tilsluttes Sdr. Ringgade.

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

Slagelse 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 (By og Landskabsstyrelsen) har meddelt sin principgodkendelse af projektet i henhold til § 20 i naturbeskyttelsesloven og truffet afgørelse om, at projektet ikke er VVM-pligtigt.

8. Alternativer

Der er ikke undersøgt andre løsningsforslag for linjeføring og udformning af 2. etape af omfartsvejen syd om Slagelse.

9. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

9.1 Anlægs- og samfundsøkonomi

Anlægsoverslaget for anlæg af Slagelse Omfartsvej, 2. etape, 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, 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.

Der er beregnet et basisoverslag for omfartsvejens 2. etape på 80,7 mio. kr. i 2010-priser (vejindeks 180,8). 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. 88,8 mio. kr. Ved indbudgettering på finansloven afsættes yderligere en central reserve på 20 % i Transportministeriet. Det samlede anlægsbudget vil således være 104,9 mio. kr., jf. tabel 1 nedenfor. Der er heri indregnet en besparelse på 10 mio. kr. i jordhåndtering som følge af, at anlægsarbejderne gennemføres i takt med anlægsarbejderne for 1. etape af omfartsvejen.

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

Basisoverslag Mio. kr.	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.) Mio. kr.	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 pct.) Mio. kr.
80,7	88,8	104,9

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 4,1 %.

Anlæg af Slagelse Omfartsvej, 2. etape, vil kunne gennemføres efter følgende tidsplan:

- 2010-2011: Detailprojektering
- 2011: Besigtigelse og ekspropriation
- 2011-2013: Anlæg
- 2013: Udbygning færdig
- 2014: Færdiggørelsesarbejder m.v.

Bevillingerne i 2010-priser (indeks 180,8) forventes at fordele sig, som anført i Tabel 2 nedenfor.

Tabel 2. Årsfordelt anlægsbudget

År	Ankerbudget (projektbevilling)	Samlet anlægsbudget Mio. kr.
----	-----------------------------------	---------------------------------

	Mio. kr.	
2010	7,2	8,5
2011	20,9	24,7
2012	25,1	29,6
2013	29,6	35,0
2014	6,0	7,1
I alt	88,8	104,9

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. Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbydes efter gældende regler herfor.

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 Slagelse Omfartsvej, 2. etape, på 88,8 mio. kr. optages på finanslovens § 28.21.20. Anlæg af hovedlandeveje mv. (Anlægsbev.), Den centrale reserve på 16,1 mio. kr., svarende til 20 % af basisoverslaget, optages på finanslovens § 28.11.13. Anlægsreserve (Anlægsbev.).

Anlæg af Slagelse Omfartsvej, 2. etape, gennemføres parallelt med etablering af 1. etape. Derfor er der i overslaget for 2. etape forudsat mindreudgifter i størrelsesordenen 10 mio. kr. til jordhåndtering og anlægslogistik på 1. etape.

Besparelsen medgår til finansiering af projekteringsudgifter m.v. til strækningens 2. etape, jf. aktstykke nr. 96 af 11. februar 2010.

Vejdirektoratet vil efter vedtagelse af anlægsloven sammenlægge 1. og 2. etape til ét anlægsprojekt, således

at der på den følgende finanslov optages ét projekt ”Slagelse Omfartsvej, etape 1 og 2” med én samlet projektbevilling.

10. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Anlæg af Slagelse Omfartsvej, 2. etape vil forbedre trafikforholdene og derved reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 50 mandår.

De direkte afledte økonomiske konsekvenser vil primært berøre sparet tid og sparede kørselsomkostninger. Den sparede tid for erhvervssegmentet har en værdi i størrelsesordenen 2,7 mio. kr. (prisniveau 2010) i åbningsåret 2013, som delvist modsvarer af ekstra kørselsomkostninger på 0,7 mio. kr., og er herefter stigende i takt med væksten i trafikken. En del af tidsbesparelsen tilfalder erhvervslivet i form af reducerede transportomkostninger.

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

11. Miljømæssige konsekvenser

I VVM-screeningen og forundersøgelsen af projektet er der redegjort for de forventede miljømæssige konsekvenser af vejanlægget. Konsekvenserne er resumeret nedenfor.

11.1 Arealindgreb og barrierevirkning

Der forventes eksproprieret ca. 15,5 ha. til vejanlægget. 1-2 ejendomme forventes totaleksproprieret. Omfanget af ekspropriationer vil blive fastlagt endeligt af ekspropriationskommissionen, der skal godkende projektet ved en besigtigelsesforretning. Alle ekspropriationer gennemføres efter reglerne i lov om fremgangsmå-

den ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

11.2 Støj, luft og klima

I forbindelse med Vejdirektoratets forundersøgelse af 2. etape af Slagelse Omfartsvej er der foretaget beregning af støj i området. Det forudsættes i beregningen, at 1. etape af Slagelse Omfartsvej er etableret. Der er beregnet støj for boligerne beliggende ved henholdsvis Skælskørvej, Skælskør Landevej og Sdr. Ringgade. Boligerne er i dag belastet med trafikstøj fra disse veje.

Antallet af boliger med en støjbelastning over 58 dB (decibel) er beregnet for omfartsvejen og det berørte vejnet. Etablering af omfartsvejens 2. etape vil samlet set medføre et fald fra 1.311 til 1.237 støjbelastede boliger, svarende til et fald på 74 boliger, og antallet af stærkt støjbelastede boliger vil falde med 17. I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive foretaget nye støjberegninger.

Langs omfartsvejen vil der blive opsat støjafskærmning ved bymæssig bebyggelse i form af skærme eller jordvolde på den vestligste delstrækning ved Skælskør Landevej for at mindske støjgenerne. Derudover anlægges omfartsvejen med en støjreducerende asfalt.

Vejdirektoratet forventer en lille stigning i emissioner af forurenende stoffer. Etablering af 2. etape af Slagelse omfartsvej vil indebære en forøgelse af trafikarbejdet og dermed energiforbrug og emissioner. Den forventede stigning i kørehastigheden kan isoleret set også medføre stigning i emissioner, mens det vil trække i den anden retning, at hastigheden på omfartsvejen må forventes at være mere jævn end på de nuværende vejalternativer. Der forventes således mindre stigninger i de samlede emissioner men også positive effekter af, at trafikarbejde flyttes fra by til land. Det vurderes, at CO₂-udledningen vil øges med ca. 400 ton pr. år. Omfartsvejen medfører samlet set en omfordeling af emissionerne, hvorved der opnås en reduktion af emissionerne i byområder, der modsvares af lidt større 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

Der ligger ingen internationale naturbeskyttelsesområder (Natura 2000-områder) tæt på omfartsvejen. Anlægget af omfartsvejen vurderes hverken direkte eller indirekte at påvirke Natura 2000-områder.

I området i nærheden af omfartsvejen findes tre små søer, der er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3.

Det kan ikke udelukkes, at den sø, der ligger tættest på omfartsvejen, kan blive påvirket i anlægsfasen, og det vil i forbindelse med detailprojekteringen blive vurderet, om søen bliver berørt. I tilfælde heraf skal der søges dispensation fra Slagelse Kommune. Det er Vejdirektoratets vurdering, at de resterende søer ikke vil blive påvirkede af vejanlægget. Der er i forbindelse med § 3-registreringen ikke registreret strengt beskyttede arter efter habitatdirektivet eller rødlistede arter i søerne.

Vejanlægget ligger udenfor områder, der er udpeget som landskabsområder, dvs. udenfor områder, der indeholder værdifulde naturområder, bevaringsværdige landskaber og kulturhistoriske værdier.

Vejanlægget ligger indenfor et areal udpeget som kirkebeskyttelsesområde. Vejens placering i terrænet vurderes imidlertid ikke at ville forringe indsigten til kirken.

Vejanlægget berører ingen kendte fund eller fortidsminder. Anlægget berører fire diger, der er beskyttet af museumsloven. Der skal søges om dispensation herfor hos Slagelse Kommune.

En mindre del af omfartsvejens østligste del ved tilslutningen ved Sdr. Ringgade er beliggende indenfor skovbyggelinjen i henhold til naturbeskyttelsesloven. Da der allerede i dag er vejanlæg indenfor skovbyggelinjen, vurderes tilslutningen af omfartsvejen ikke at påvirke skovbyggelinjen væsentligt. Der vil blive søgt dispensation herfor hos Slagelse Kommune.

11.4 Friluftsliv

Vejanlægget berører planrammeområdet ”den grønne ring” om Slagelse, men vil ikke være til hinder for, at rammen for den grønne ring bevares, da der er tale om meget små arealer af rammeområdet, der medgår til vejanlægget.

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.

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 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.

11.6 Ressourceforbrug

Forbrug af råstoffer er opgjort på baggrund af et skitseprojekt for vej, bro og afvanding. Forbruget omfatter ca. 11.600 t ny asfalt og 1.800 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 konflikter 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 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.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil ejere og brugere af de berørte ejendomme blive orienteret direkte dels ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne om anlægsarbejdernes tidsplan og fremdrift, dels ved personlig kontakt til ejere og brugere og

ved afholdelse af møder med grundejerforeninger m.v. Borgerne har endvidere 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.

14. Høring over lovforslaget

Lovforslaget har været i høring hos Slagelse Kommune, Region Sjælland, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, DI Transport, Dansk Transport og Logistik (DTL), Movia og Forenede Danske Motor-ejere (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 104,9 mio. kr. (2010-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	Ingen

	bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden	
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 mindre stigning i emissioner af luftforurenende stoffer	Begrænsede indgreb i naturområder
Forholdet til EU-retten	Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiver bliver hverken direkte eller indirekte berørt af vejanlægget. Det vil gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag blive sikret, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af vejanlægget	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Den foreslåede bestemmelse i nr. 1 indeholder en bemyndigelse af transportministeren til at anlægge en ca. 3 km lang 2. etape af Slagelse Omfartsvej. Endvidere foreslås, at transportministeren bemyndiges til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 126 (rute 22), Næstved-Slagelse, mellem Vestmotorvejen og tilslutningen af 2. etape af Slagelse Omfartsvej ved Slagelse Landevej.

Der henvises til de almindelige bemærkninger og lovens bilag 1.

I den forbindelse skal det bemærkes, at transportministeren ved lov nr. 310 af 30. april 2008 nr. L64 (Lovforslag om omklassificering af visse veje, 2007-08, 2. samling) er bemyndiget til at nedklassificere den del af hovedlandvej 125/126 (rute 22), Kalundborg – Slagelse – Næstved, der forløber gennem Slagelse by på strækningen fra tilslutningen af omfartsvejens 1. etape på Kalundborgvej (ny hovedlandevej 127) og frem til krydset mellem Sdr. Ringgade og Vestmotorvejen.

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 detaljeprojekt, og ekspropriationskommissionen har afholdt de nødvendige besigtigelser og godkendt projektet.

Med forslaget vil transportministeren som nævnt få hjemmel til i særlige tilfælde at fremrykke ekspropriationstidspunktet for ejendomme, der berøres særligt indgribende af projektet. Ved »særligt indgribende« sigtes almindeligvis til en situation, hvor det vurderes, at der er stor sandsynlighed for, at den pågældende ejendom vil blive totaleksproprieret i forbindelse med projektet. Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af motorvejsplanerne, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et særligt tilfælde være opfyldt, førend transportministeren kan ekspropriere de pågældende ejendomme på et tidspunkt forud for de ordinære ekspropriationer. Som eksempler på særlige tilfælde kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, eller at ejendommen ønskes overtaget af særlige personlige årsager, herunder sygdom, alder, 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.