

Udbygning af Rute 9 ved Nørreballe

Resumé af miljøkonsekvensvurdering



UDBYGNING AF RUTE 9 VED NØRREBALLE

Resumé af
miljøkonsekvensvurdering

DATO

Januar 2024

ISBN (trykt version)

978-87-7595-086-7

ISBN (digital version)

978-87-7595-087-4

COPYRIGHT

Vejdirektoratet, 2024

Den politiske aftale bag miljøkonsekvensvurdering og udbygning

Det fremgår af aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, at der skal ske udbygning af rute 9 ved Nørreballe på Lolland. Der er afsat ca. 10 mio. kr. til undersøgelsen med skitseprojektering og miljøkonsekvensvurdering og 394 mio. kr. til anlægsudgifter.

Undersøgelsen med skitseprojektering og miljøkonsekvensvurdering startede primo 2022. Projektet fortsætter i detailprojektering og anlæg i 2024.

Denne folder sammenfatter Vejdirektoratets løsninger til en udbygning af Rute 9 og den miljømæssige konsekvensvurdering.



Miljømærket tryksag
5041 0751

Udbygning af Rute 9 ved Nørreballe

Vejdirektoratet har nu afsluttet miljøkonsekvensvurderingen for at opgradere Rute 9 ved Nørreballe.

I denne folder kan du læse et kort resumé af undersøgelsen.

Formålet med projektet er at forlægge Rute 9 på strækningen ved Nørreballe for at lede trafikken uden om Nørreballe og dermed aflaste byen for støj og gennemkørende trafik. I undersøgelsen belyses mulighederne for at opgradere vejen, og de vejtekniske, trafikale, miljømæssige, arealmæssige samt anlægs- og samfundsøkonomiske effekter afdækkes.

Projektet omfatter en udbygning af Rute 9 ved Nørreballe. Der er i alle forslag tale om en 2-sporet vej enten landevej eller motortrafikvej. Det har været 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. Der er gennemført en proces, hvor der er foretaget en række tilpasninger af projektet, dels for at optimere

udbygningen og dels for at reducere eventuelle negative miljøpåvirkninger. Det drejer sig fx om ændrede afvandingsmetoder for at tilpasse projektet de lokale og miljømæssige forhold bedst muligt.

Hvis du vil vide mere, kan du læse hele miljøkonsekvensvurderingen på www.vejdirektoratet.dk/Rute9-MKV. Her er miljøkonsekvensvurderingen og vejprojektet gennemgået mere detaljeret, og du kan finde baggrundsrapporter for projektet.

På hjemmesiden er det blandt andet muligt at finde detaljerede zoombare kort med forventet støjudbredelse, arealbehov samt miljøforhold. Det er også muligt at læse nærmere om de trafikale konsekvenser af udbygningen.

På hjemmesiden har du mulighed for at sende dine bemærkninger til miljøkonsekvensvurderingen i høringsperioden, som løber frem til 6. marts 2024.

Hvad er en miljøkonsekvensvurdering

En miljøkonsekvensvurdering skal tilvejebringe tilstrækkelig viden til, at politikere og borgere kan vurdere projektets virkninger på miljøet og sammenligne forskellige løsningsforslag.

Miljøkonsekvensvurderingen skal desuden sikre, at vejprojektet bliver bedst muligt tilpasset omgivelserne, og at miljøet ikke påvirkes unødvendigt.

Den nuværende landevej

Rute 9 forløber fra Sydmotorvejen ved Maribo, videre gennem en række mindre landsbyer som Nørreballe, Stokkemarke, Halsted, Branderslev til færgehavnen i Tårs. Mulighederne for at forbedre vejen fra Sydmotorvejen ved Maribo og frem til landsbyen Sørup. Strækningen er ca. 6 km lang og er en 2-sporet landevej, hvor der på størstedel af strækningen er cykelsti i begge sider.

Trafik

På Vestre Landevej kører der i den østlige ende ved motorvejen ca. 10.000 køretøjer pr. døgn, opgjort som årsdøgntrafik (ÅDT). I Nørreballe kører der lidt mindre trafik omkring 8.000-8.500 køretøjer pr. døgn. Vest for Sørup deles trafikken på henholdsvis Vestre Landevej (Rute 9) og Højrebyvej, hvor der kører 3.300-4.200 køretøjer pr. døgn.

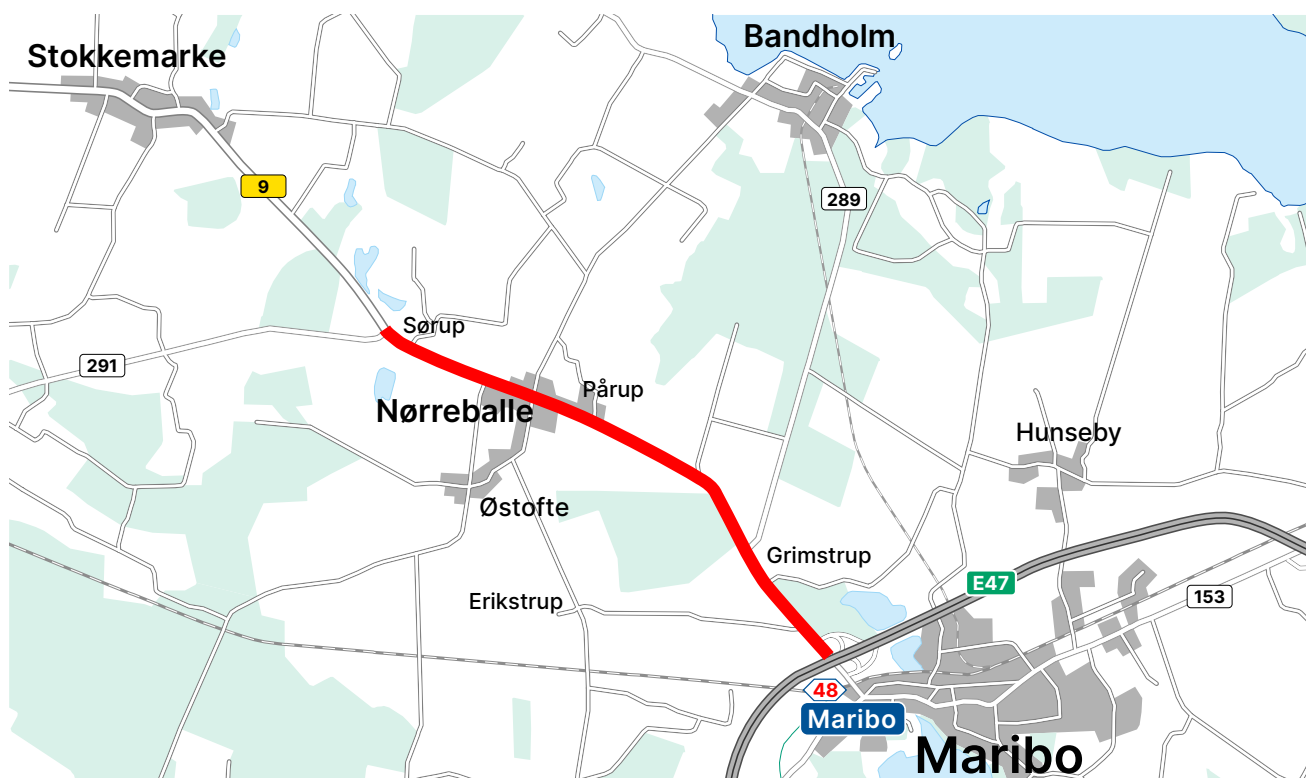
Den tunge trafik udgør ca. 6 % af trafikken på Rute 9. I roesæsonen fra september til januar, hvor roerne skal køres fra markerne til sukkerfabrikken i Nakskov, er andelen af tung trafik 1-2 % højere.

På sidevejene Erikstrupvej, Skibevej, Koholtvej, Østofte Gade, Østofte Møllevej og Højrebyvej til Vestre Landevej kører der mellem 350-2.500 køretøjer pr. døgn. Trafikken på de fleste sideveje er dermed meget begrænset.

Der er cykelstier på store dele af strækningen, hvor skillerabatten er asfalteret på delstrækninger. Der er ikke cykelsti mellem Nørreballe og Sørup udover brede kantbaner. De er meget smalle og på en strækning er der et autoværn tæt ved køresporskant. Det er derfor utrygt for cyklister at færdes på denne strækning.

Hastighedsbegrænsningen i Nørreballe er 50 km/t og 80 km/t på landevejen. Omkring krydsene ved Skibevej og Højrebyvej i Sørup er hastighedsbegrænsningen 70 km/t. Der er generelt ikke overskridelser af hastigheden på nær indenfor byzonegrænsen, hvor det tager lidt tid at sænke hastigheden.

Ulykkesrisikoen for personskader er lavt, men ulykker med materielskader varierer betydeligt.



Udbygning af Rute 9

Der er i alt undersøgt 4 løsninger til en omfartsvej ved Nørreballe og en 0+ løsning, som alene omfatter cykelsti og lokal støjskærm i Nørreballe.

- Kort nord
- Nord
- Lang nord
- Syd
- 0+ løsning

Der er i alle forslag tale om en 2-sporet vej enten landevej, hvor langsomtkørende landbrugstrafik er tilladt, eller en motortrafikvej, hvor køretøjer skal kunne køre mere end 70 km/t.

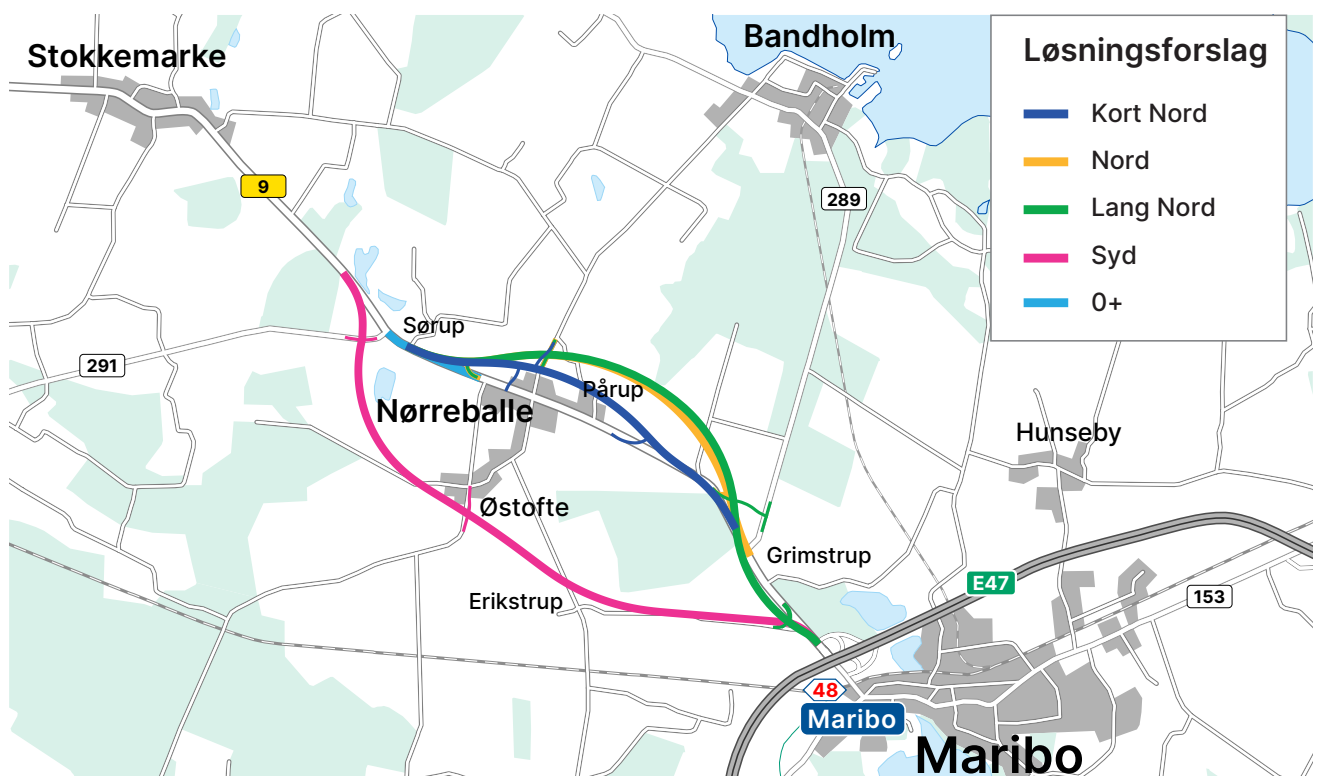
I løsningen Kort nord vil omfartsvejen blive en 2-sporet landevej med hastighedsbegrænsning på 80 km/t, da vejen er forholdsvis kort og ligger bynært. I de øvrige løsninger bliver omfartsvejen længere, og den bliver anlagt som en 2-sporet motortrafikvej med en hastighedsbegrænsning på 90 km/t.

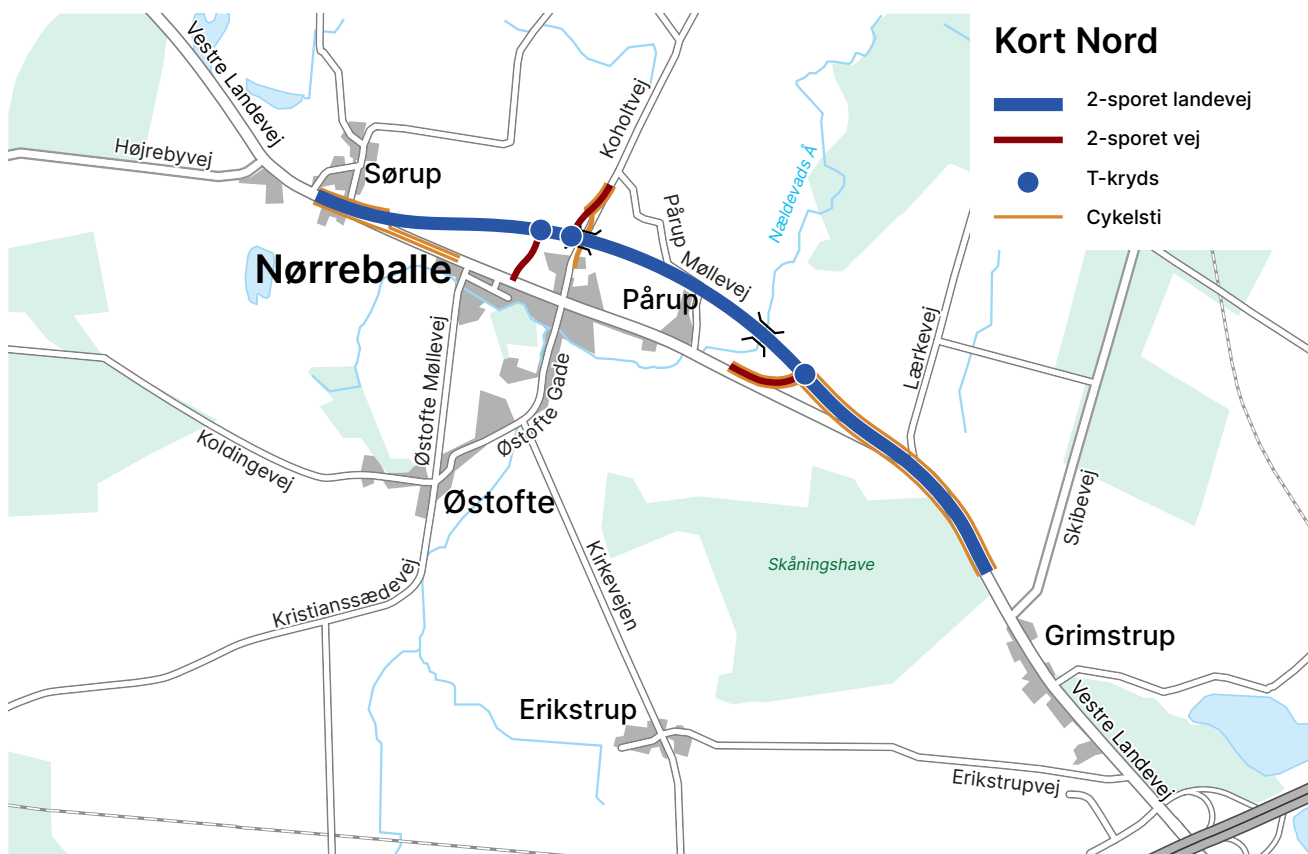
Der bliver i alle løsninger anlagt cykelsti mellem Nørreballe og Sørup, og krydsningerne med omfartsvejen i begge ender bliver etableret i niveau sammen med en helle.

I Kort nord løsningen anlægges cykelsti langs den eksisterende Koholtvej, cykelstien føres under omfartsvejen i en stitunnel. I Nord og Lang Nord bliver Koholtvej ført over omfartsvejen som vej og cykelsti. I Syd løsningen føres Kristianssædevej som både vej og cykelsti under omfartsvejen, og der anlægges dobbeltrettet cykelsti mellem Kristianssædevej og Kirkevejen.

Adgang til Nørreballe

Omfartsvejen vil blive anlagt med færrest mulige tilslutninger for at øge fremkommeligheden. Der vil dog i alle løsninger være adgang til Nørreballe to steder på omfartsvejen. Tilslutningerne bliver udformet som T-kryds i niveau med venstresvingsspor eller rundkørsler.





Kort nord

Den korte nordlige løsning omfatter en ca. 4,4 km lang ny omfartsvej nord om Nørreballe. Vejen anlægges som en almindelig landevej med 1 kørsor i hver retning, skiltet til 80 km/t.

Der er adgang til Nørreballe via kryds ved Koholtvej, som flyttes mod vest, samtidig med at der anlægges en ny kommunevej som tilsluttes Vestre Landevej

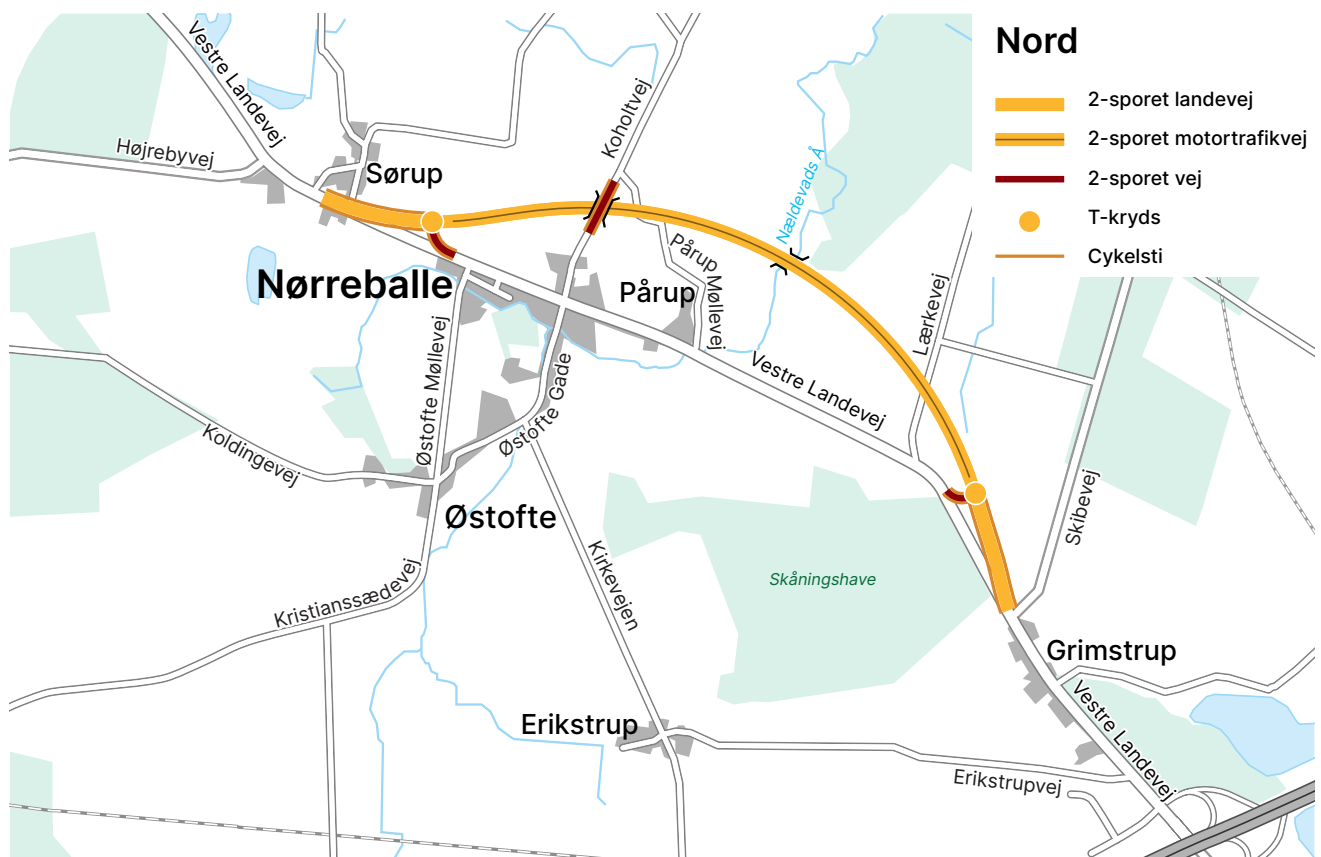
ved Præstevænget. Mod øst er der adgang til Nørreballe via kryds mellem Pårup Møllevej og Lærkevej.

Cykelstien langs Koholtvej føres i eget forløb under omfartsvejen, og der anlægges ny cykelsti fra Nørreballe til Sørup. Der etableres 7 regnvandsbassiner, som renser vejvandet før, det udledes til Nældeveds Å eller tilløb hertil.



Eksisterende forhold

Visualisering: Ved Sørup (set mod vest)
Cykelstien mod vest krydser vejen lige før Sørup og følger herfra den nye omfartsvej.



Nord

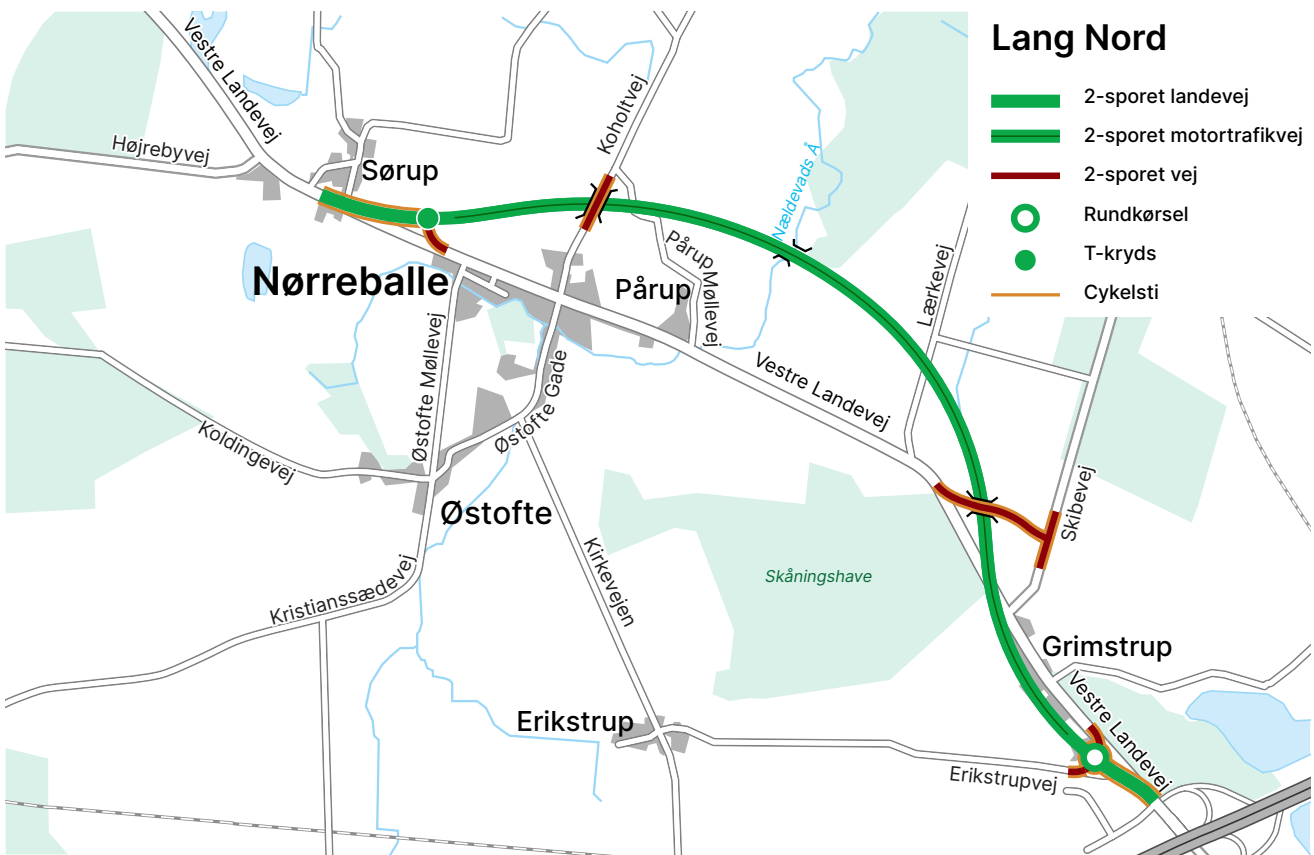
Den nordlige løsning omfatter en ca. 5 km ny omfartsvej nord om Nørreballe. Vejen anlægges som motortrafikvej med 1 kørselsspor i hver retning, skiltet til 90 km/t.

Der er adgang til Nørreballe fra omfartsvejen i begge ender via kryds som tilsluttes Vestre Landevej ved

Østofte Møllevvej og ved Lærkevej. Koholtvej føres over omfartsvejen, og der anlægges ny cykelsti fra Nørreballe til Sørup. Der etableres 7 regnvandsbassiner, som renser vejvandet før, det udledes til Nældevals Å eller tilløb hertil.



Visualisering: Koholtvej (set mod syd)
Koholtvej og cykelstien føres over omfartsvejen.



Lang nord

Lang Nordlig løsning omfatter ca. 6,4 km ny omfartsvej nord om Nørreballe. Vejen anlægges som motortrafikvej med 1 kørespor i hver retning, skiltet til 90 km/t.

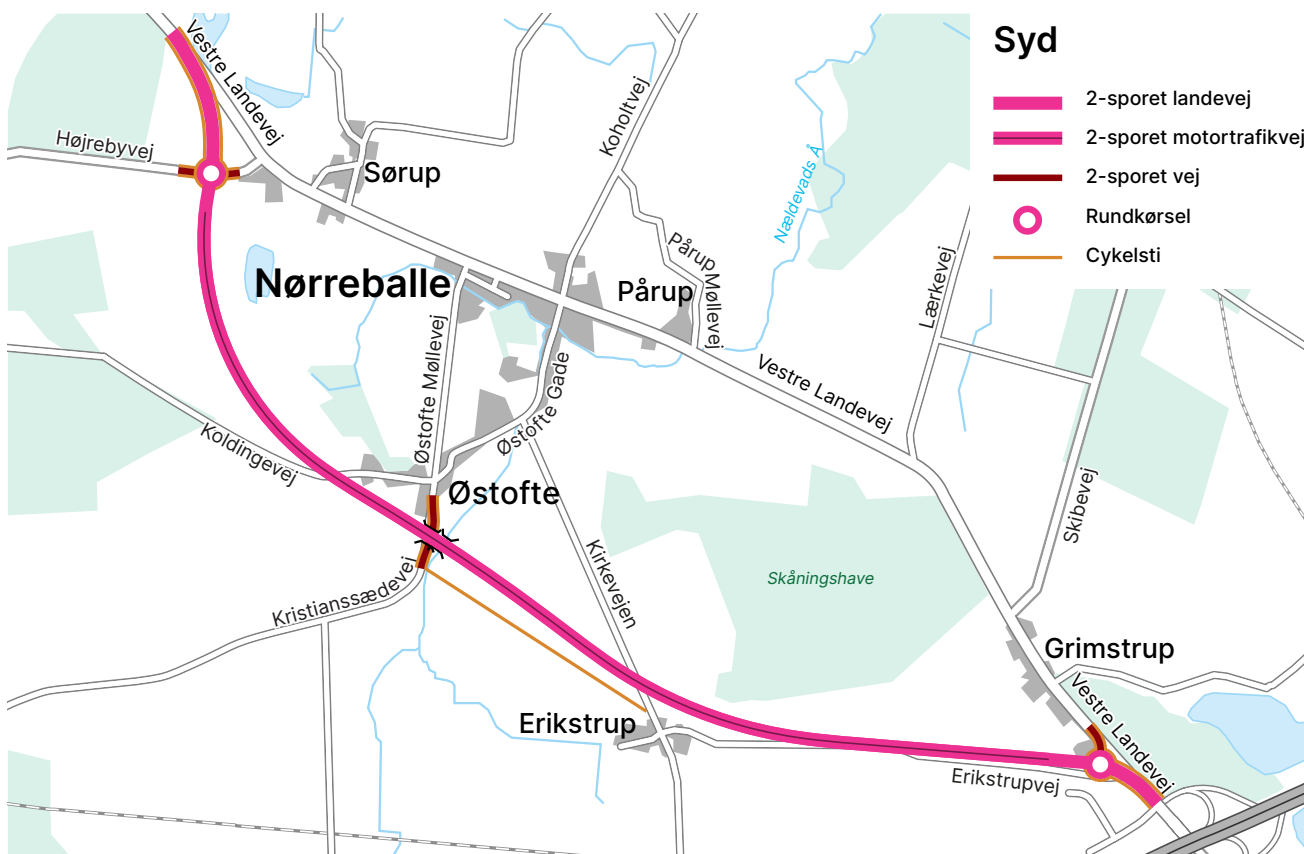
Der er adgang til Nørreballe fra omfartsvejen i begge ender. Mod vest anlægges et kryds, som tilsluttes Vestre Landevej ved Østofte Møllevej og mod øst

tilsluttes omfartsvejen ved tilslutningsanlægget ved Sydmotorvejen. Der anlægges en rundkørsel ved Erikstrupvej, hvor Vestre Landevej også tilsluttes. Vestre Landevej forlægges ved Skåningshave og føres over omfartsvejen og tilsluttes Skibetvej i et nyt kryds. Der etableres 9 regnvandsbassiner, som renser vejvandet før, det udledes til Nældevals Å eller tilløb hertil og tilløb til Hunså.



Visualisering: Erikstrupvej

Ny rundkørsel ved Erikstrupvej. Den forbinder omfartsvejen med Erikstrupvej og Vestre Landvej.



Syd

Den sydlige løsning omfatter ca. 7,9 km ny omfartsvej syd om Nørreballe og Østofte sammen med en ca. 1 km forlængning af Erikstrupvej, som tilsluttes vejnettet i erhvervsområdet ved Sydmotorvejen. Omfartsvejen anlægges som motortrafikvej med 1 kørespor i hver retning og bliver skiltet til 90 km/t.

Der er adgang til Nørreballe i begge ender af omfartsvejen. Der anlægges en rundkørsel vest for

Sørup ved Højrebyvej, hvorfra der er adgang til Nørreballe ad de eksisterende veje. Ved Sydmotorvejen anlægges en rundkørsel ved Erikstrupvej, hvor Vestre Landevej kobles på. Kristianssædevej føres under omfartsvejen, og der etableres ny dobbeltrettet cykelsti mellem Kristianssædevej og Kirkevej. Der etableres 9 regnvandsbassiner, som renser vejvandet før, det udledes til tilløb til Nældevals Å og tilløb til Hunså.



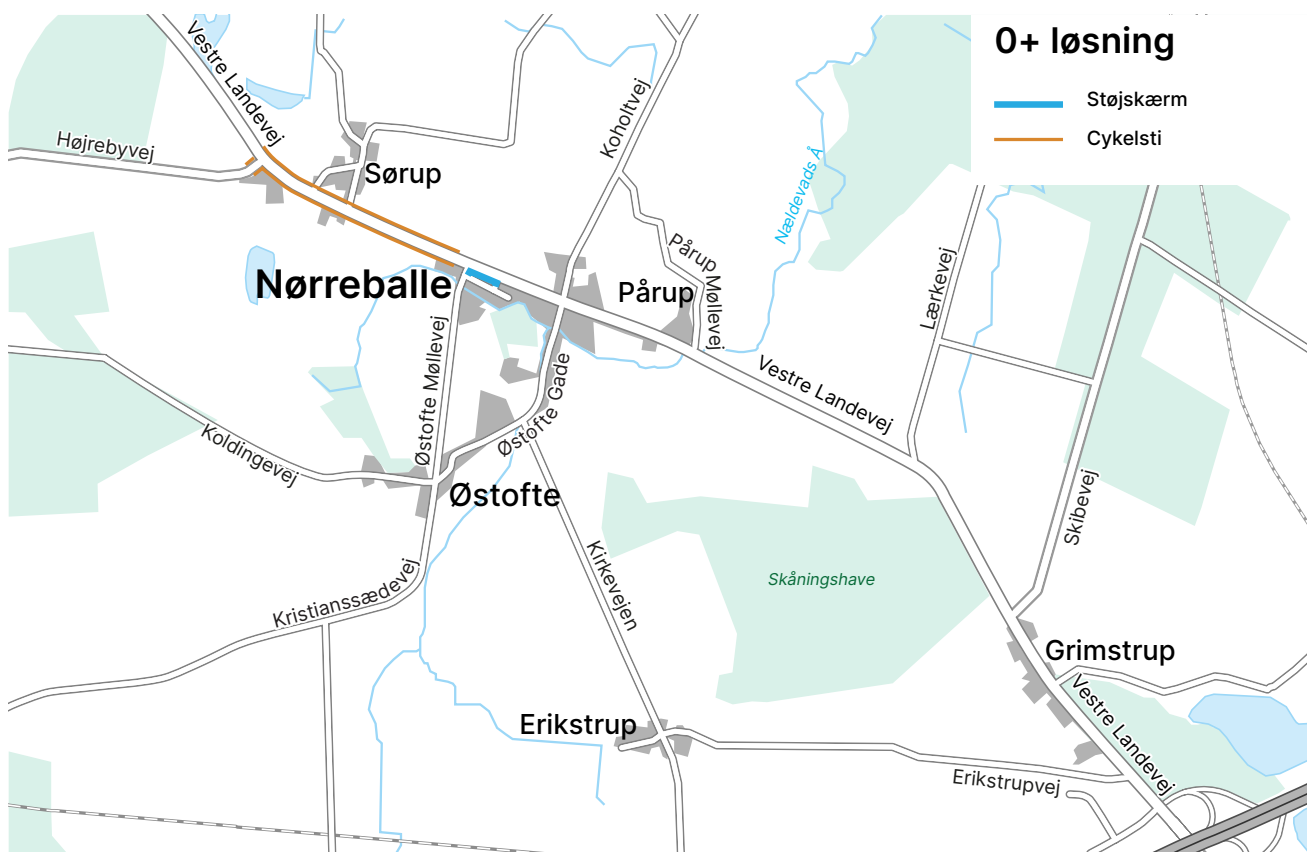
Visualisering: Kristianssædevej
(set mod nord)

Kristianssædevej og cykelsti føres under den nye omfartsvej.

0+ løsning

0+ løsningen, som er den mindst omfattende løsning, består i en forlængelse af den eksisterende cykelsti fra Nørreballe til Sørup.

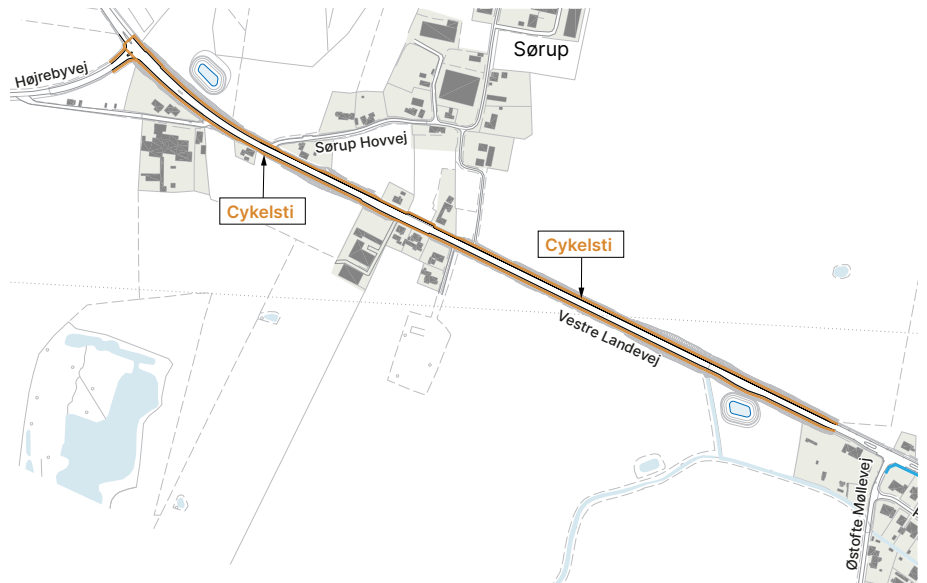
Desuden omfatter 0+ løsningen en støjskærm, som placeres syd for vejen i den vestlige del af Nørreballe



Cykelsti

Der er i dag ikke cykelfaciliteter vest for Nørreballe. En cykelsti kan være med til at tiltrække flere cyklister på ruten og vil skabe øget tryghed og bedre trafiksikkerhed for cyklister.

Desuden kan en cykelsti give bedre fremkommelighed for bilerne, når cyklisterne trækkes væk fra vejen. Det vurderes, at der vil være skolebørn fra Sørup, som vil kunne benytte cykelstien til og fra skolen i Østofte. Samtidig vil cyklister til og fra Stokkemarke også vil få glæde af de nye cykelfaciliteter. Der vil blive etableret en bedre krydsningsmulighed for cyklister ved Højrebyvej, hvor en helle i midten af vejen, vil gøre det mere sikkert at krydse Rute 9.



Lokal støjskærm

Der er mange støjbelastede boliger langs Vestre Landevej gennem Nørreballe, da mange boliger ligger meget tæt på vejen. Muligheder for at opsætte støjskærme i Nørreballe er undersøgt, og det har resulteret i udpegning af et enkelt område, hvor en støjskærm vil have en gavnlig effekt. Skærmens placering mellem Østofte Møllevej og Præstevænget er vist på kortet.

Støjsolering

Boliger med støj over 63 dB vil blive tilbudt tilskud til støjsolering af boligen jf. Vejdirektoratets retningslinjer. Støjsolering af boligen vil i praksis betyde udskiftning af boligens vinduer til støjsolerende vinduer.

Opsætning af støjskærmen vil kræve omlægning af adgangsforhold for enkelte ejendomme, hvilket er overordnet skitseret. Den nærmere placering vil blive fastlagt i en senere fase.



Miljø

Der er gennemført en miljøkonsekvensvurdering af de undersøgte løsninger til en ny omfartsvej ved Nørreballe på Rute 9.

Formålet med miljøkonsekvensvurderingen er at:

- Undersøge de mulige miljøpåvirkninger, inden projektet besluttet
- Tilpasse projektet eller indarbejde afværgeforanstaltninger, så miljøpåvirkninger mindskes, afhjælpes eller undgås
- Sammenligne alternativer
- Inddrage borgerne i beslutningsprocessen

Beskrivelse af området

Rute 9 forløber mellem motorvejen i øst gennem Nørreballe til Sørup i vest for Nørreballe i det flade terræn tæt på Lysemose skov og Skaaningshave skov, som begge rummer fredede fortidsminder i form af voldanlæg og stendysser. Der er flere ejendomme, som ligger tæt ud til vejen, og er stærkt støjbelastet af trafikken på landevejen.

Ved Skaaningshave findes også en af de vigtigste kildepladser på Lolland med flere borer, hvorfra der indvindes rent drikkevand. I samme område er der fundet stor vandsalamander og andre padder, som har levesteder i og nær de mange små vandhuller syd og vest for skoven, og spredningsveje langs grøfter, hegn og skovbryn.

I hele området omkring Nørreballe er der mange arter af flagermus, også flere sjældne arter. Flager-

Kortlægning og vurdering af påvirkninger

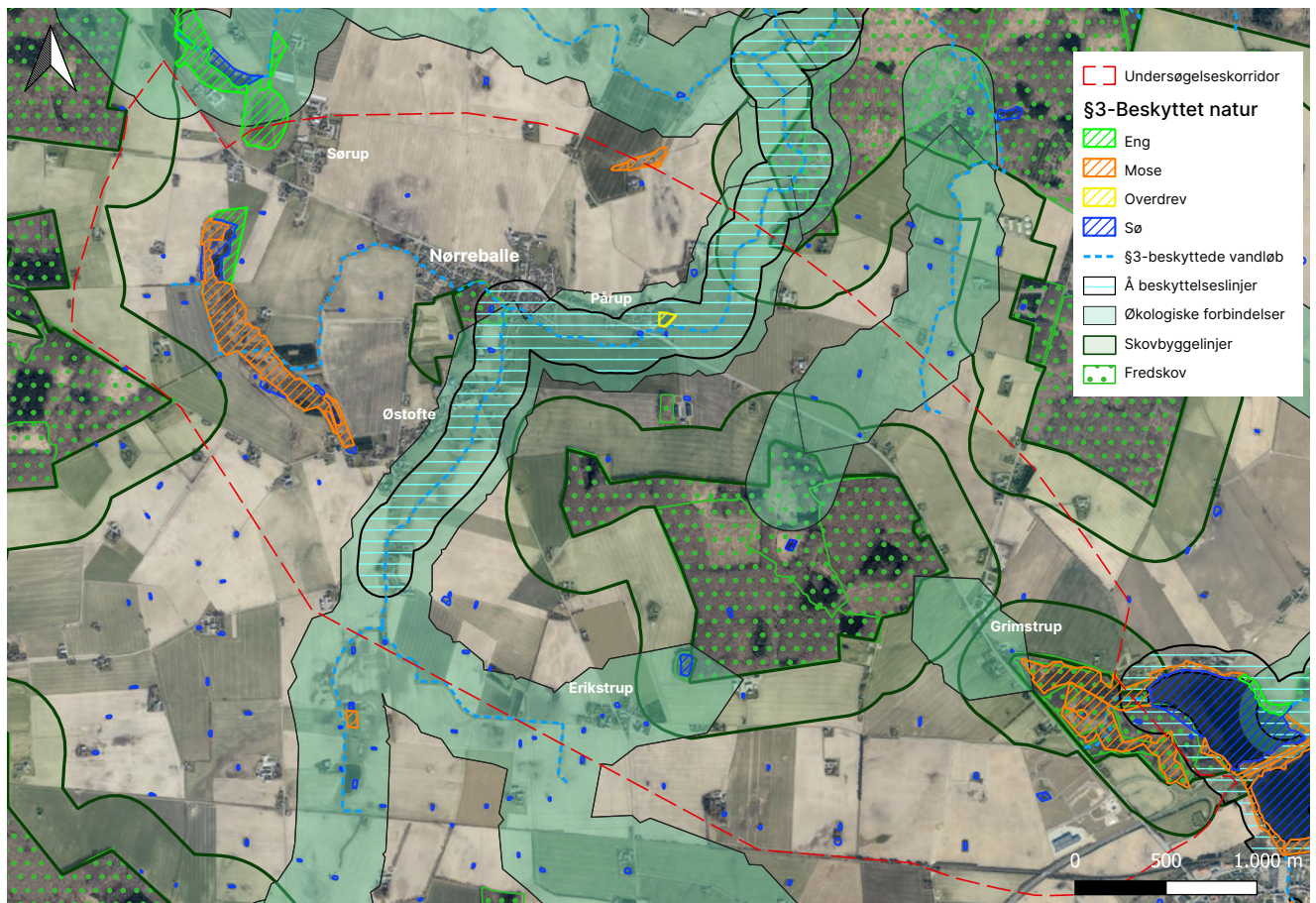
Miljøkonsekvensrapporten omfatter en beskrivelse af projektets påvirkninger af miljøet. Vurderingerne er foretaget på baggrund af en række kriterier, hvilket sikrer en ensartet metode og tilgang til vurderingerne. Vurderingen af de forskellige kriterier har resulteret i en samlet vurdering af påvirkningsgraden, hvor "væsentlig påvirkning" er udtryk for den største grad af påvirkning:

- Væsentlig
- Moderat
- Ubetydelig/ingen påvirkning
- Positiv

mus er afhængige af deres yngle- og rastesteder i hulheder i gamle træer og loftsrum i bygninger, og de finder deres føde langs hegn, skovbryn, vandløb og andre strukturer i landskabet.

Ved Pårup og syd for Nørreballe forløber Nældevads Å, som via tilløb og grøfter afvander stort set hele området mod nord til Smålandsfarvandet. Lolland Kommune har iværksat et projekt til forbedring af den økologiske tilstand i åen nord for Nørreballe, bl.a. ved etablering af sandfang og udlægning af bundmateriale med grus og sten langs brinker til et mere varieret strømforløb.

Området omkring Nørreballe er i dag præget af de dyrkede arealer, gårde og spredt bebyggelse. I den østligste del af området ved motorvejen har Lolland Kommune vedtaget en lokalplan for et område til erhverv, som er under udvikling.



Miljøkonsekvensvurdering

Anlæg af en ny omfartsvej vil i alle løsninger medføre påvirkning af naturen og miljøet. De væsentlige påvirkninger såsom påvirkning af beskyttede naturområder og beskyttede arter er forsøgt afværget bl.a. via projektilpasninger og ved at etablere faunapassager.

Der er indarbejdet hensyn til miljøet ved at etablere nye tætte grøfter og regnvandsbassiner, der sikrer, at hovedparten af vandet fra vejen renses inden udledning til vandløb. I to af løsningerne (Syd og Lang nord) vil der være yderligere behov for neddrosling af vejvandet for at overholde kvalitetskravene.

I forhold til landskabet vil der i alle løsninger være behov for at begrænse de visuelle påvirkninger med tilpasning af vejanlægget dels med afskærmende beplantning og dels ved tilpasning af vejen og krydsningspunkterne.

Der vil i alle løsninger på nær 0+ løsningen blive anlagt banketter til odderpassage ved vandløbsunderføringer.

I Kort nord er der behov for afværgetiltag i form af nye træer, placering af dødt ved og opsætning af flagermuskasser.

Støj

Når der anlægges en ny omfartsvej, vil Nørreballe generelt blive aflastet markant for gennemkørende trafik og antallet af stærkt støjbelastede boliger vil blive betydeligt reduceret. Antallet af støjbelastede boliger (dvs. boliger med støj over 58 dB) vil omtrent være det samme i referencescenariet og med en ny omfartsvej i alle løsningerne. Men der er den forskel at boligerne ikke vil være så støjbelastede langs omfartsvejen, som de er i Nørreballe i dag. Derfor vil den samlede støjgene i området blive reduceret med anlæg af en ny omfartsvej i alle løsningerne.

Natura 2000-områder

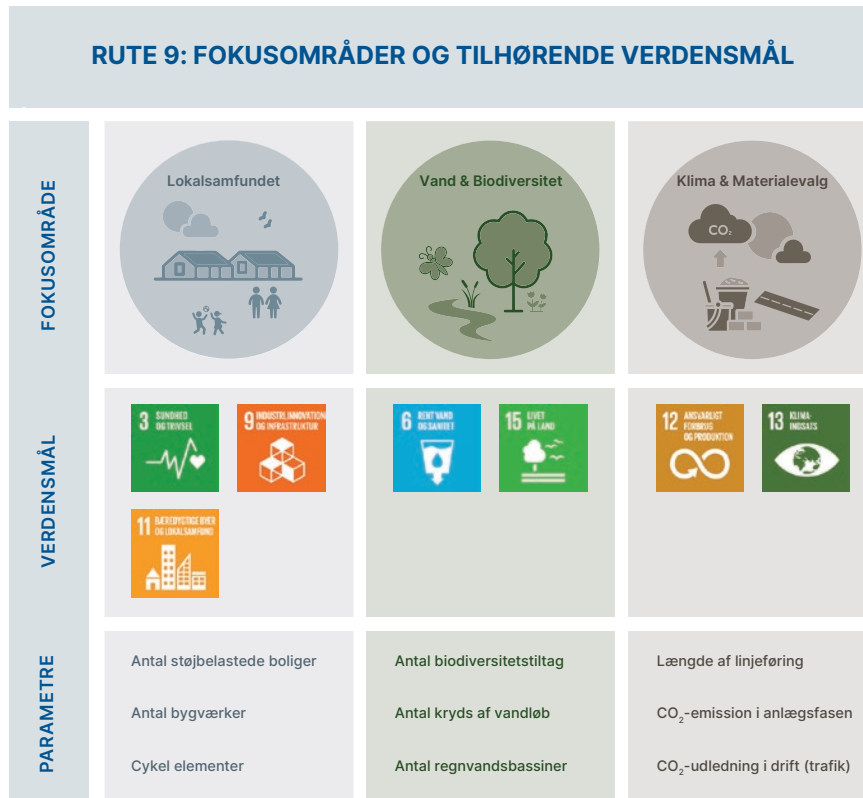
Der er udarbejdet en særskilt væsentlighedsvurdering for indirekte påvirkning af nærliggende Natura 2000-områder. Vurderingen viser, at en ny omfartsvej i alle løsninger ikke vil indebære en påvirkning af arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget, og ikke vil indebære skade på Natura 2000-områdernes økologiske integritet.

Overvågning

Det vurderes, at overvågning af afværgeforanstaltninger og påvirkninger på naturområder og arter primært kan foregå gennem myndighedernes almindelige besigtigelser. Afværgeforanstaltning for flagermus ved flytning af kastanjetræer i Kort nord, bør overvåges for at følge effekten og for at sikre at træerne står forsvarligt.

Allé ved Borresminde





Bæredygtighed

Visionen for Rute 9 på Lolland er at forbedre fremkommeligheden under hensyntagen til trafiksikkerheden.

For det aktuelle projekt skal trafikken ledes uden om Nørreballe og dermed aflaste byen for støj og gennemkørende trafik, ligesom omfartsvejen lokalt skal forbedre fremkommelighed og trafiksikkerhed.

På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen er der opstillet konkrete potentialer for det videre arbejde i projektet med at sikre, at bæredygtige alternativer kan indtænkes og fastholdes i hele projektets levetid.

Projektets umiddelbare bæredygtighedsforbedrende potentialer, kan kategoriseres indenfor de 3 fokusområder:

- Lokalsamfundet
- Vand og Biodiversitet
- Klima og Materialevalg

Disse fokusområder vil danne rammen for implementering af bæredygtighed ved de forskellige løsninger.

I forbindelse med arbejdet omkring bæredygtighedstiltag for Rute 9 er det afklaret, hvilke potentielle tiltag Vejdirektoratet kan gennemføre for at sikre en indsats for bæredygtighed. Dette dækker over følgende handlinger, inddelt efter fokusområde:



- Forbedre forhold for cyklister i byområder.
- Lede trafik uden om Nørreballe.



- Give mere plads til vild natur og øge naturkvaliteten, fx på sydvendte og/eller næringsfattige skrånninger.
- Design af regnvandsbassiner der sikrer lokal biodiversitet.
- Anlægge vejen så man undgår væsentlige natur- og miljøforhold.



- Undersøge mulighederne for en kort linjeføring for at mindske ressourceforbruget.
- Øge andelen af genbrugsmaterialer, bæredygtige materialer og CO₂ besparende materialer.
- Bæredygtig jordhåndtering.

Trafikale effekter

Trafikken i dag

Der kører ca. 8.000 - 8.500 biler pr. døgn på Rute 9 gennem Nørreballe. Ved Sydmotorvejen kører der i dag ca. 10.000 biler pr. døgn.

Tung trafik

Vestre Landevej har en del tung trafik med særlig roetransporter, som skal transportere roer fra markerne til sukkerfabrikken i Naskov. Roesæsonen forløber fra september til januar. Den tunge trafik er undersøgt ved to permanente tællestationer på henholdsvis Vestre Landevej nord for Erikstrupvej og Højrebyvej ved jernbanen, som ligger ca. 8 km vest for Nørreballe. Ved begge lokaliteter viser trafiktallene, at der kører mere tung trafik under roesæsonen end uden for roesæsonen. Trafiktallene viser, at lastbiltrafikken udgør ca. 6 % af den samlede årlige trafik, i roesæsonen er andelen af tung trafik 1 - 2 % højere.

Hastighed

Hastighedsbegrænsningen i Nørreballe er 50 km/t

og 80 km/t på landevejen. Omkring krydsene ved Skibevej og Højrebyvej i Sørup er hastighedsbegrænsningen 70 km/t. Der er generelt ikke overskridelser af hastigheden på nær indenfor byzonegrænsen, hvor det tager lidt tid at sænke hastigheden.

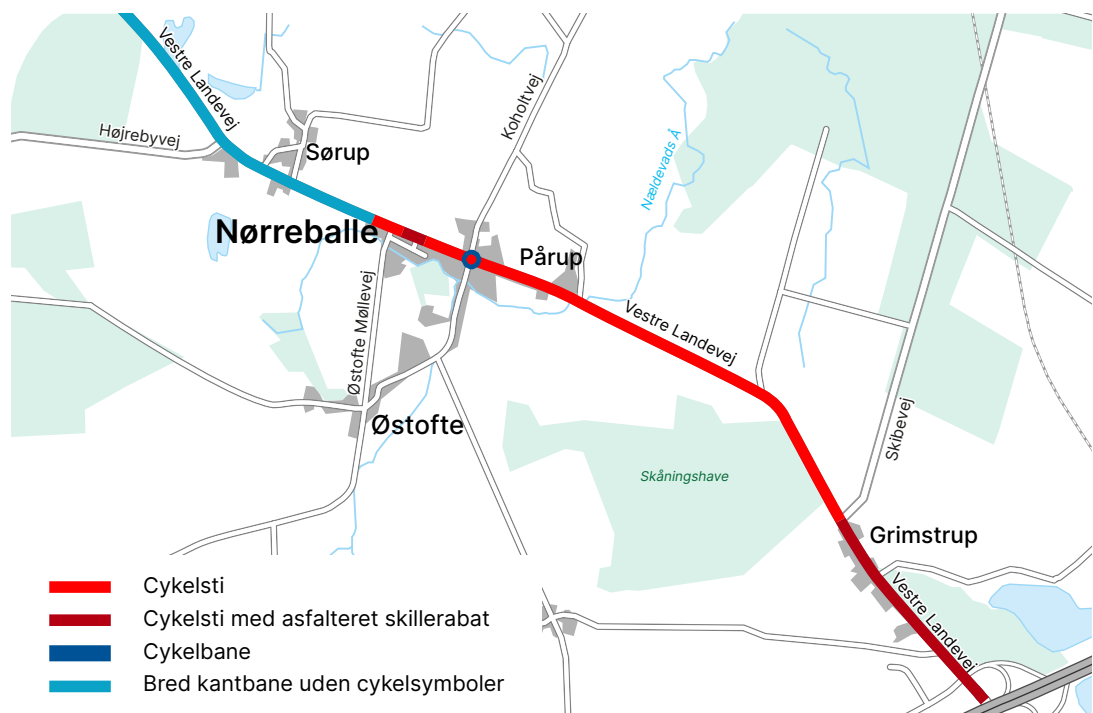
Cykeltrafik

Der er cykelstier på store dele af strækningen, hvor skillerabatten er asfalteret på delstrækninger. På kortet nedenfor er det vist hvilken type cykelsti, der findes.

Der er ikke cykelsti mellem Nørreballe og Sørup udover brede kantbaner. De er meget smalle, og på en strækning er der et autoværn tæt ved køresporskant. Det er derfor utrygt for cyklister at færdes på denne strækning.

Uheld

Set over de seneste 10 år er der i gennemsnit registreret 0,4 personskadeulykke pr. år, hvilket betyder at ulykkesniveauet er lavt for personskader.



Trafikken i fremtiden

Den årlige vækst på vejene i området er fastsat til mellem 0,1 - 0,2 % pr. år. Der er i forbindelse med de trafikale effekter af de forskellige løsninger antaget, at projektet ikke vil få mærkbar betydning for trafikens størrelse. Der er ingen oplagte alternative ruter trafikken kan komme fra, og det vurderes, at projektet ikke vil få mærkbart flere til at vælge bil.

Rute 9 nord for Erikstrupvej	9.900	10.600
Rute 9 vest for Grimstrup	8.600	9.500
Rute 9 Nørreballe øst, Pårup	9.000	9.800
Rute 9 i Nørreballe	7.700	8.700
Rute 9 nordvest for Nørreballe	3.300	3.600
Højrebyvej ved Søllested	4.400	5.100
Sideveje:		
Østofte Gade i Nørreballe	700	800
Koholtvej i Nørreballe	1.200	1.300
Østofte Møllevej	360	430
Erikstrupvej	560	610

I tabellen ses trafikken på Rute 9 og sideveje i 2040. Der vises både årsdøgntrafik og hverdagsdøgntrafik, som er henholdsvis et gennemsnit for den daglige trafik for hele året og for alle hverdage. Hverdags trafikken er højest, da trafikken på hverdage er lidt højere end i weekenden.

Trafik på omfartsvejen

Anlæg af en ny omfartsvej vil generelt medføre, at der vil køre mellem 5.800 og 6.000 køretøjer pr. døgn på den nye vej. På de to længste omfartsveje (Lang nord og Syd) vil der blive overflyttet lidt mindre trafik til den nye vej end på de kortere omfartsveje (Kort nord og Nord).

Ændringer i Nørreballe

Trafikken i Nørreballe vil i alle løsninger blive markant reduceret med en ny omfartsvej. Trafikken vil blive mest reduceret i Nørreballe ved rundkørslen, hvor trafikken vil blive reduceret med 71-73 %. Det vil medføre trafikken vil være mellem 2.100-2.400 køretøjer pr. døgn med en ny omfartsvej.

I Nørreballe ved Pårup vil trafikken blive reduceret med 64-66 %. Det vil medføre at trafikken vil være mellem 2.700-3.300 køretøjer pr. døgn med en ny omfartsvej.



Arealforhold

Arealbehov til udbygning af Rute 9

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

De fire linjeføringsforslag og 0+ løsningen har alle forskellige forløb der betyder, at forskelligartede arealer vil blive berørt, hvilket blandt andet vil komme til udtryk i forbindelse med erstatningsfastsættelsen.

I forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen for de forskellige løsninger er det opgjort, at der ca. skal erhvervs:

Se kort med arealbehov for de forskellige forslag på

www.vejdirektoratet.dk/rute9-mkv

Kort nord	23,6	9,6	25	5
Nord	26,9	9,9	30	10
Lang nord	37,1	31,0	40	20
Syd	34,4	20,7	30	20
0+ løsning	1,9	6,2	20	0

Ekspropriation

Overtagelse af arealer til den nye vej, og de tilhørende anlæg, gennemføres ved ekspropriation efter statsekspropriationsloven på baggrund af en anlægslov.

Ekspropriationskommissionen skal først godkende den nye vej, herunder placering af linjeføringen, regnvandsbassiner mv. Det er også her, at det bestemmes hvilke arealer, der kan bruges midlertidigt til arbejdsarealer, og hvilke servitutter, der skal pålægges ejendommene.

De forskellige løsninger er skitseprojekter, men i en senere fase, når/hvis det er besluttet at etablere en ny vej, sker der en mere detaljeret projektering af den valgte løsning. Det betyder, at der er en vis usikkerhed på den arealmæssige påvirkning af de

enkelte ejendomme. Dertil kommer, at Ekspropriationskommissionen har mulighed for at ændre på omfanget af ekspropriationerne.

Adgange

En ny omfartsvej vil betyde en ændring af de nuværende vejadgange for nogle ejendomme, og/eller når skærende kommuneveje og lokale adgangsveje ændres. De endelige ændringer i adgangsforholdene fastlægges af Ekspropriationskommissionen ved en ekspropriationsforretning med deltagelse af berørte lodsejere.

Ved anlæg af en ny omfartsvej vil flere landbrugs-ejendomme få marker på begge sider af vejen. Med henblik på begrænsning af omvejskørslen vil der blive arbejdet med jordfordeling.

Økonomi

I forbindelse med Infrastrukturplanen 2035 er der afsat ca. 394,2 mio.kr. til at anlægge en ny omfartsvej på Rute 9 ved Nørreballe. Der er to af løsningerne og 0+ løsningen, der vil kunne anlægges indenfor den økonomiske ramme for projektet.

Kort nord	302,9 mio. kr.	< 1 %
Nord	352,6 mio. kr.	< 1 %
Lang nord	488,4 mio. kr.	Negativ
Syd	515,4 mio. kr.	Negativ
0+	43,2 mio. kr.	Negativ

(Indeks 143,35 FL2024)

Anlægsøkonomi og samfundsøkonomi

Kort nord

Omfartsvejen vil kunne anlægges indenfor den økonomiske ramme for projektet, men den vil ikke være samfundsøkonomisk rentabel, og den interne rente vil være mindre end 1%. De positive gevinster vil primært komme fra de ca. 6.000 trafikanter, der vil benytte omfartsvejen, hvilket ikke vil kunne opveje omkostningerne til at anlægge vejen.

Nord

Omfartsvejen vil kunne anlægges indenfor den økonomiske ramme for projektet, men den vil ikke være samfundsøkonomisk rentabel, og den interne rente vil være mindre end 1%. De positive gevinster vil primært komme fra de ca. 6.000 trafikanter, der vil benytte omfartsvejen, hvilket ikke vil kunne opveje omkostningerne til at anlægge vejen.

Lang nord

Den lange nordlige løsning vil ikke kunne anlægges indenfor den økonomiske ramme, der er afsat til projektet. Den vil være lidt mere end 90 mio.kr. dyrere. Samtidig vil den lange nordlige løsning ikke være samfundsøkonomisk rentabel, og den interne

rente er negativ. De positive gevinster vil primært komme fra de ca. 5.800 trafikanter, der vil benytte omfartsvejen, hvilket ikke vil kunne opveje omkostningerne til at anlægge vejen.

Syd

Den sydlige løsning vil ikke kunne anlægges indenfor den økonomiske ramme, der er afsat til projektet. Den vil være over 120 mio.kr. dyrere. Samtidig vil den sydlige løsning ikke være samfundsøkonomisk rentabel, og den interne rente er negativ. De positive gevinster vil primært komme fra de ca. 5.800 trafikanter, der vil benytte omfartsvejen, hvilket ikke vil kunne opveje omkostningerne til at anlægge vejen.

0+

Cykelstierne og den lokale støjskærm i 0+ vil koste ca. 43 mio.kr. at anlægge. Projektet vil ikke være samfundsøkonomisk rentabelt, da det alene er de støjmæssige forbedringer, der vil give positive effekter i beregningerne. Effekterne af at forbedre forholdene for cyklister indgår ikke i beregningerne.



Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet har kontorer i
Aalborg, Fløng, Middelfart,
Næstved, Skanderborg
og København

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet er en styrelse under Transportministeriet