

VVM-undersøgelse af opgradering af E55

Resumé af
VVM-undersøgelsen

November 2020



VVM-undersøgelse af opgradering af E55

Vejdirektoratet har nu afsluttet VVM-undersøgelsen for en udbygning af E55

Med aftale mellem den daværende regering (V, LA og K) og DF om Finansloven for 2019 af 30. november 2018, er det besluttet at gennemføre en VVM-undersøgelse af opgradering af E55 fra Nykøbing Falster til Sydmotorvejen.

VVM-undersøgelsen har til formål at beskrive og vurdere de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser af at udbygge den eksisterende vej fra to spor til enten fire spor (2+2 vej) eller 2+1 vej. Desuden er mulighederne for at sanere de eksisterende vejadgange og samle vejtilslutninger i færre kryds blevet undersøgt. Der er også undersøgt et mindre omfattende forslag (0+ alternativet), hvor 3 kryds på strækningen ombygges for at forbedre fremkommeligheden.

VVM-undersøgelsen omhandler strækningen fra Sydmotorvejen til Nykøbing Falster Omfartsvej. Resultatet af VVM-undersøgelsen kan du læse på www.vd.dk/vvm-e55

Formålet med at udvide vejen er at forbedre trafiksikkerheden og fremkommeligheden på strækningen, som er præget af pendlertrafik til/fra Nykøbing Falster samt færgetrafik til/fra Gedser. I sommerperioden belastes vejen yderligere af trafik til og fra det store sommerhusområde Marielyst syd for byen. Samtidig er der langs strækningen en række bysamfund og enkeltliggende ejendomme, som er støjbelastede. En udbygning af vejen vil give mulighed for overhaling på strækningen, og reducere støjbelastningen ved opsætning af støjskærme.

Hvorfor ikke en ny omfartsvej?

Der er i VVM-undersøgelsen ikke undersøgt linjeføringer i det åbne land, dvs. muligheder for at anlægge en ny omfartsvej fremfor at udvide den eksisterende. Det kom der flere forslag til i den indledende høring. Det er Vejdirektoratets vurdering, at forslagene ligger udenfor opgavens rammer, hvor formålet er at finde løsninger til forbedringer af den eksisterende vej.



Hvad er VVM?

VVM er en forkortelse for Vurdering af Virkninger på Miljøet

VVM-undersøgelsen skal tilvejebringe tilstrækkelig viden til, at borgere, politikere, myndigheder og organisationer kan vurdere projektets virkninger på miljøet og sammenligne forskellige løsningsforslag.


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

Trafikken på E55 i dag

Strækningen er i dag præget af gennemkørende trafik, der sammen med mange private adgange til E55 giver problemer med trafikafviklingen i perioder. Der kører mellem 12.400 og ca. 19.900 køretøjer pr. døgn på den del af E55, der indgår i undersøgelsen. Den største belastning blev registreret mellem Nordensvej og Kraghave Møllevej, mens den laveste belastning blev registreret umiddelbart syd for krydset E55 Gaabensevej/Skovalleen. Sidevejene er markant mindre belastede, men pga. trafikken på E55 kan der opstå problemer med at komme ud på landevejen. I dag varierer hastigheden på strækning mellem 60 og 80 km/t.

Løsningsforslagene omfatter udbygning af den eksisterende vej til 2+2-spor og 2+1 spor, hvor antallet af vejtilslutninger reduceres væsentligt og sidevejstilslutninger samles i 4 kryds, som udformes enten som signalregulerede kryds eller rundkørsler. Hastighedsbegrænsningen på strækningen vil fortsat være 80 km/t og reduceres til 70 km/t gennem krydsene.

Udbygning af hovedlandevejen vil medføre, at der kan afvikles mere trafik og kapacitetsproblemerne i spidsbelastningsperioder særligt i krydsene vil blive reduceret. Trafiksikkerheden vil blive forbedret og antallet af uheld især i krydsene vil blive reduceret.



I krydset ved Gaabensevej og Skovalleen er ventetiden i dag meget lang, og det er samtidig udpeget som sort plet i forbindelse med Vejdirektoratets uheldsbekæmpelse.



I alle løsninger foreslåes krydset ved Gaabensevej og Skovallen ombygget til en rundkørsel med et direkte spor (shunt) for trafik fra syd mod nord

Udbygning af vejen

Løsningsforslagene omfatter udbygning af den eksisterende vej til 4 spor eller 2+1 spor samt et såkaldt 0+ alternativ, hvor fremkommeligheden forbedres ved at 3 kryds ombygges

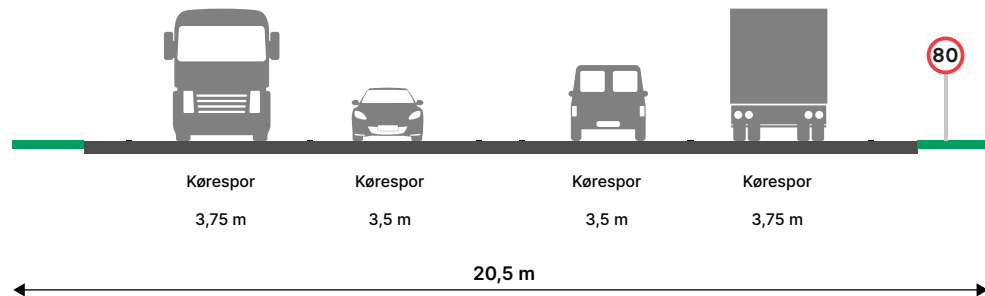
Der er undersøgt to løsninger til udvidelse af vejen til enten 4 spor (2+2 vej) eller til 2+1 vej. Vejen vil i begge løsninger blive anlagt med en 1 m bred asfalteret spærreflade, der adskiller de to kørselsretninger.

Udbygningen vil medføre at der skal inddrages mere areal til vejen. Det betyder at det vil få konsekvenser for ejendommene i 1. række til E55. Udbygningen vil også

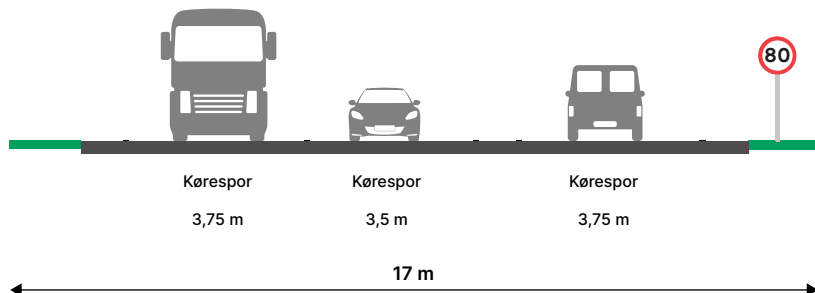
medføre at de eksisterende private adgange og flere adgangsveje lukkes og adgangen til E55 samles i 4 kryds.

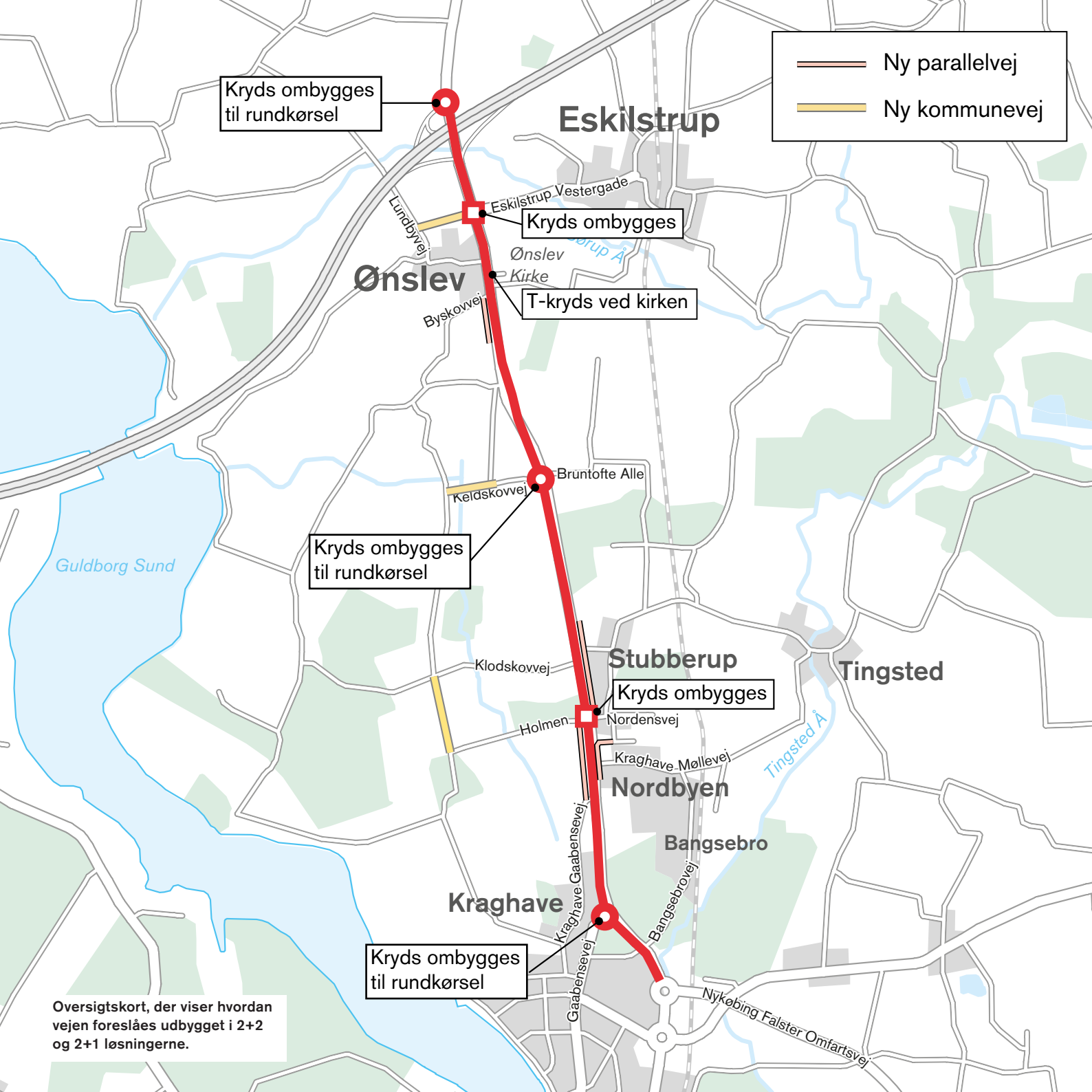
Afhængigt af de lokale forhold vil vejudvidelsen ske enten på den vestlige eller østlige side af den eksisterende vej med mindre justeringer på strækningen, hvor der anlægges parallelveje langs E55 for at give adgang til ejendommene (se oversigtskort).

4 sporet vej (2+2 vej)



2+1 vej hvor der skiftevis er et eller to kørespor i en given retning





Kryds ombygges
til rundkørsel

Ny parallelvej

Ny kommunevej

Eskilstrup

Ønslev

Kryds ombygges

Ønslev

Kirke

T-kryds ved kirken

Bruntofte Alle

Kryds ombygges
til rundkørsel

Stubberup

Kryds ombygges

Tingsted

Nordbyen

Bangsebro

Kraghave

Kryds ombygges
til rundkørsel

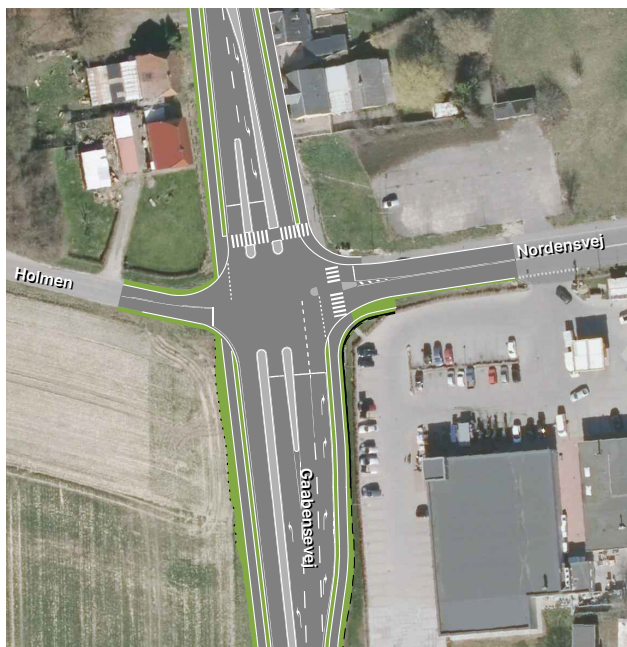
Oversigtskort, der viser hvordan
vejen foreslåes udbygget i 2+2
og 2+1 løsningerne.

0+ alternativ

Der undersøges også et 0+ alternativ, som omfatter forbedring af fremkommeligheden ved at ombygge 3 af krydsene på strækningen.

- Skovalleen / Gaabensevej: 1-sporet rundkørsel med en gennemfartsshunt fra syd mod nord og højre shunt nordfra (som i løsningsforslag 2+2 og 2+1).
- E55 / Nordensvej / Holmen: Signalanlægget justeres med bundne venstresving
- E55 / Eskilstrup Vestergade: Der etableres en 3-benet rundkørsel med en shunt fra nord mod syd til forbedring af afviklingen både fra nord mod syd og fra Eskilstrup Vestergade.

I 0+ alternativet foreslås krydset ved Nordensvej og Holmen ombygget med bundne venstresving



I 0+ alternativet foreslås krydset ved Eskilstrup Vestergade ombygget til en rundkørsel





Krydset ved Gaabensevej foreslås ombygget til en rundkørsel i alle løsningerne

Støj

Langs E55 er der mange boliger, der allerede i dag er meget støjbelastede, da den første række af ejendomme ligger meget tæt på vejen. Udbygning af E55 vil betyde, at støjpåvirkningen langs med vejen vil ændre sig i forhold til i dag.

Udvidelse af vejen vil medføre at en del af de tættest liggende boliger forventes eksproprieret til vejprojektet og en del bliver støjafskærmet, langs de fire bysamfund på strækningen.

De støjmæssige konsekvenser af vejudbygningen er undersøgt. På hjemmesiden er det muligt at se støjpåvirkningen ved en udbygning af E55 til enten 2+2 eller 2+1 vej, og der kan søges på en konkret adresse. Trafikken er fremskrevet til 2040, og løsningsforslagene kan sammenlignes med det såkaldte 0-alternativ, som er støjpåvirkningen i 2040 uden der er sket en udbygning af E55.

Der er ikke lavet en beregning af støjpåvirkningen i 0+ alternativet, da denne løsning er sammenlignelig med 0-alternativet.

Støjafskærmning i udvidelse til 2+2 vej

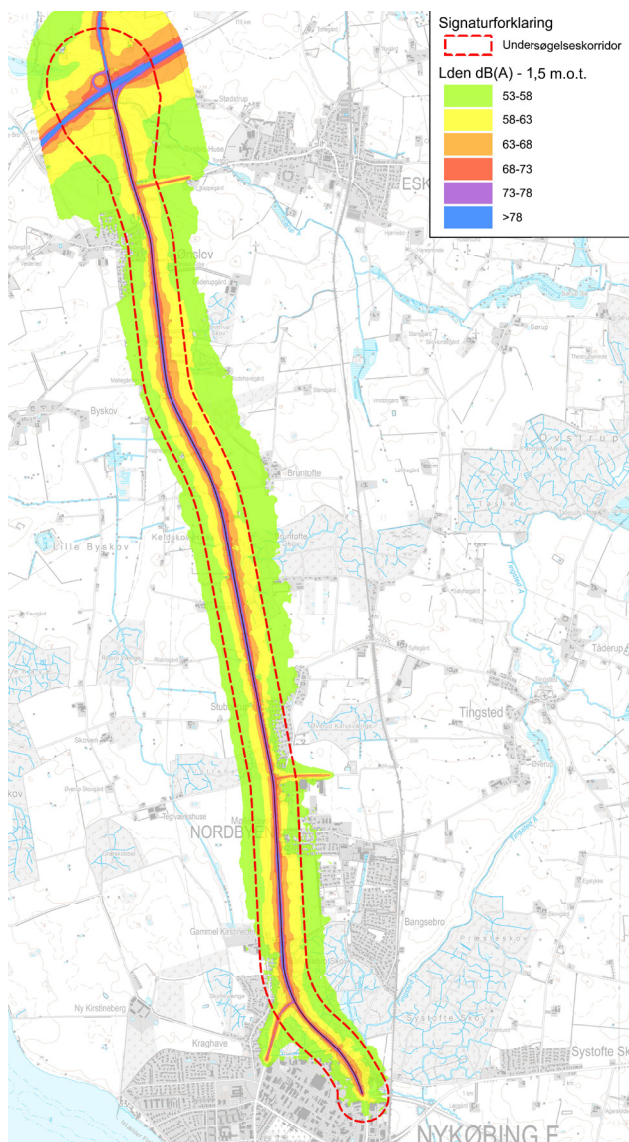
I forbindelse med en udvidelse af E55 til enten 2+2 eller 2+1 vej, så er der mulighed for at opsætte støjskærme langs Ønslev, Stubberup, Nordbyen og Kraghave.

Støjafskærmning i udvidelse til 2+1 vej

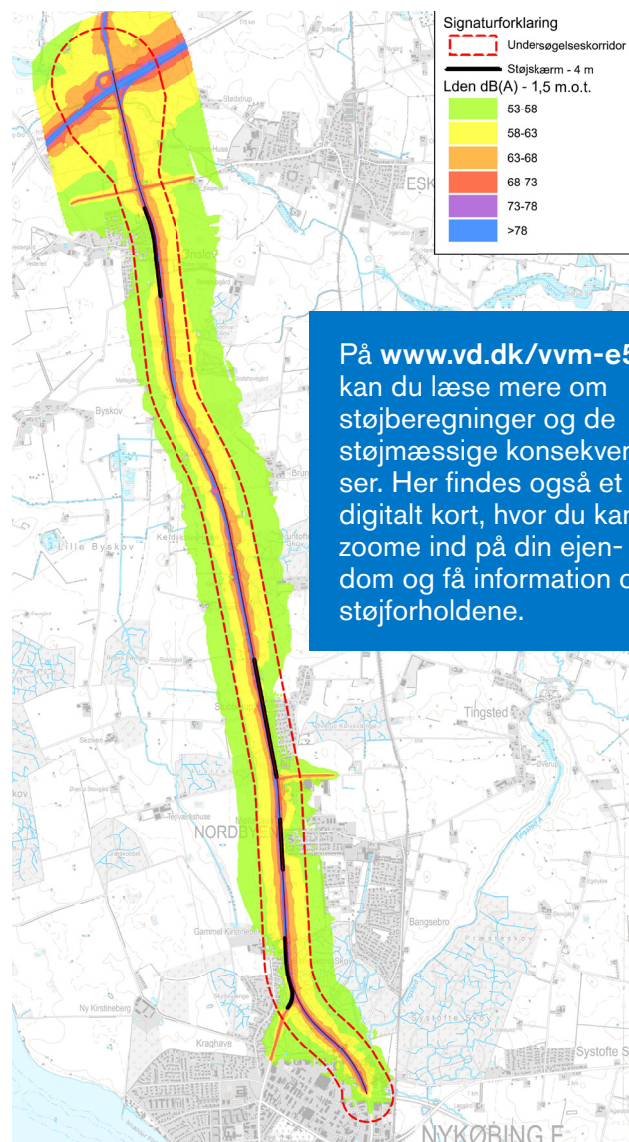
Støjafskærmningen vil have en tilsvarende effekt som i 2+2 løsningen, og støjkortene kan ses i miljøkonsekvensrapporten.



Kort der viser hvor der opsættes støjskærme

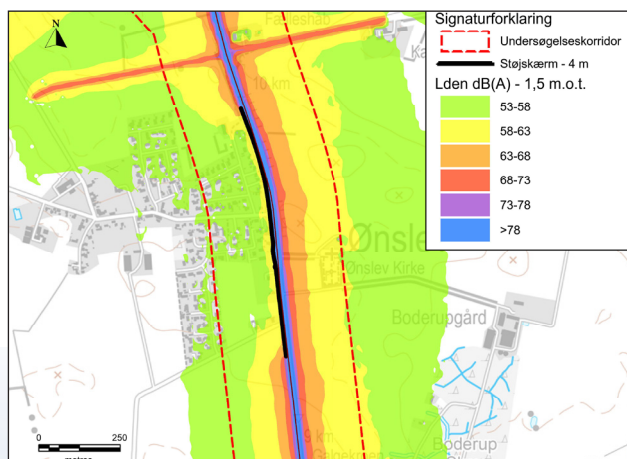


Støjdbredelse i 2020



Støjdbredelse med 2+2 vej i 2040

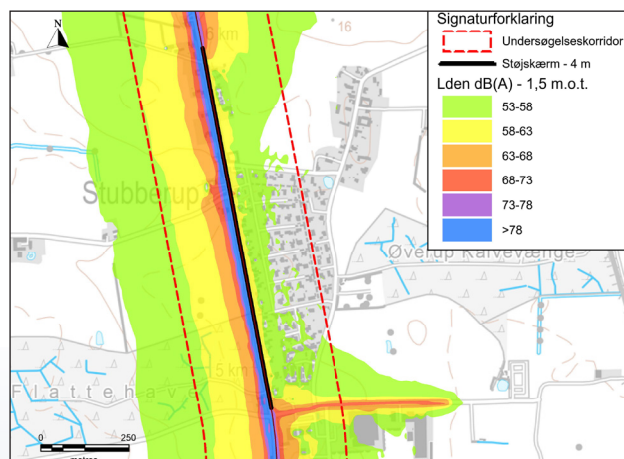
På www.vd.dk/vvm-e55 kan du læse mere om støjberegninger og de støjmæssige konsekvenser. Her findes også et digitalt kort, hvor du kan zoome ind på din ejendom og få information om støjforholdene.



Støjudbredelse ved Ønslev 2+2 løsningen i 2040 med støjskærm

Ønslev

Her vil opsætningen af en 4 m høj skærm betyde, at antallet af støjbelastede boliger (dvs. med et støjniveau over 58 dB) vil blive reduceret fra 38 til 14, og der vil ikke være boliger, der bliver påvirket af støj over 68 dB. I alt 127 boliger vil få dæmpet støjen ved opsætning af støjskærmen.



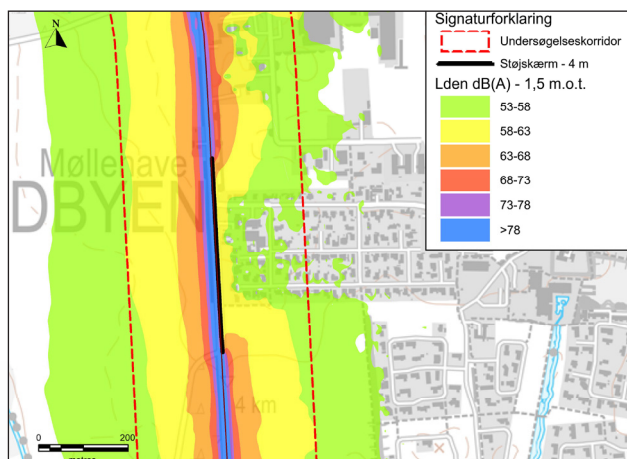
Støjudbredelse ved Stubberup 2+2 løsningen i 2040 med støjskærm

Stubberup

Her anlægges en parallelvej langs E55, så den første række ejendomme får adgang til boligen herfra. Mellem parallelvejen og E55 placeres en 4 m høj støjskærm.

Det vil medføre, at antallet af støjbelastede boliger vil blive reduceret fra 76 til 38 boliger, og der vil ikke være boliger, der bliver påvirket af støj over 68 dB. I alt 169 boliger vil få dæmpet støjen ved opsætning af skærmen.



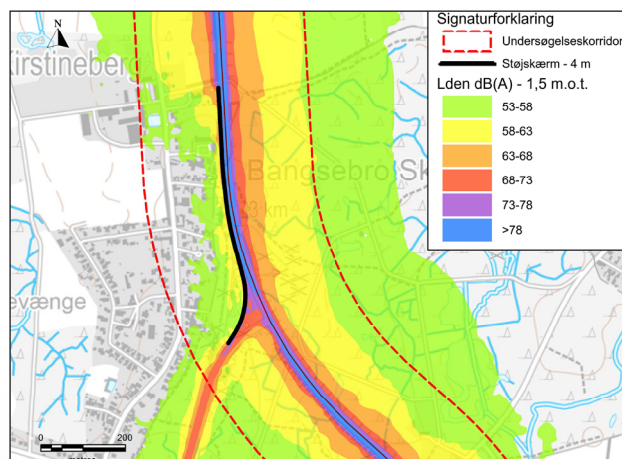


Støjudbredelse ved Nordbyen 2+2 løsningen i 2040 med støjskærm

Nordbyen

Her anlægges en parallelvej langs E55, så den første række ejendomme får adgang til boligen herfra. Mellem parallelvejen og E55 placeres en 4 m høj støjskærm.

Det vil medføre, at antallet af støjbelastede boliger vil blive reduceret fra 36 til 16 boliger, og der vil ikke være boliger, der bliver påvirket af støj over 68 dB. I alt 134 boliger vil få dæmpet støjen ved opsætning af skærmen.



Støjudbredelse ved Kraghave 2+2 løsningen i 2040 med støjskærm

Kraghave

Her vil opsætningen af en 4 m høj skærm langs E55 betyde, at antallet af støjbelastede boliger (dvs. med et støjniveau over 58 dB) vil blive reduceret fra 22 til 1, og der vil ikke være boliger, der bliver påvirket af støj over 68 dB. I alt 103 boliger vil få dæmpet støjen ved opsætning af støjskærmen.



Visualisering af støjskærm ved Nordbyen



Visualisering af støjskærm ved Ønslev.
Der vil stadig være adgang til Ønslev Kirke fra E55

Samlet støjpåvirkning

Der er foretaget en konkret vurdering af hvilken effekt en 4 og 5 m skærm vil have langs de 4 fire bysamfund. Det er vurderet, at en 4 m skærm vil have en god effekt, som samtidig ikke vil virke alt for dominerende for de bagvedliggende boliger.

Der vil blive mulighed for de boliger, der ikke bliver afskærmet eller har et støjniveau over 63 dB, om at søge tilskud til støjisolering af boligen. Vejdirektoratet yder bl.a. tilskud til udskiftning af vinduer efter nærmere fastsatte regler.

Tabellen viser, at strækningen i dag har mange stærkt støjbelastede boliger med en støjbelastning over 68 dB. Ses der på dagens situation er 48 % af de støjbe-

lastede boliger langs projektstrækningen karakteriseret som stærkt støjbelastede. Det skyldes, at der i byerne Nordbyen, Stubberup og Ønslev ligger boliger helt ud til vejen samt at der langs strækningen er en række boliger i åbent land meget tæt på vejen.

Ved 2+2 og 2+1 løsningen sker der en markant reduktion af antallet af støjbelastede (>58 dB) og stærkt støjbelastede boliger (>68 dB), hvilket skyldes opsætning af 4 skærmstrækninger i løsningsforslagene. Forskellen mellem de to udbygningsforslag er marginale.

Ved 0+ alternativet vil der være den samme støjpåvirkning som i 2040 uden at vejen er udbygget, da krydsforbedringerne ikke ændrer på støjpåvirkningen.



Vejdirektoratets indsats mod vejstøj

Vejdirektoratet anser det som vigtigt at sikre et rimeligt beskyttelsesniveau, når vejen udbygges. I praksis er det dog langt fra alle boliger, hvor det er teknisk eller økonomisk muligt at reducere støjen. Der er foretaget en konkret vurdering af de boligområder, hvor støjen er over 58 dB. Der skal være sammenhængende bebyggelse med mere end 5 boliger, og effekten af afskærmningen skal som udgangspunkt være mindst 3 dB.

De boliger, der belastet med støj over 63 dB efter motorvejen er udbygget, vil normalt få tilbudt tilskud til støjisolering. Det kan være boliger, hvor det ikke er muligt at opsætte støjafskærmning eller hvor en støjskærm/støjbord ikke har en tilstrækkelig effekt ift. prisen for opsætning af støjafskærmningen. Støjisolering omfatter typisk udskiftning af vinduer og forbedring af facaden for at reducere det indendørs støjniveau. Ved lydisolering bør det indendørs støjniveau reduceres til 33 dB, som er Bygningsreglementets krav til indendørs støjniveau i nye boliger.

	Antal støjbelastede boliger					Total
	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	73-78 dB	> 78 dB	
Dagens situation (2020)	72	27	58	41	0	198
2+2 løsning med støjskærme (2040)	64	32	14	7	3	120
2+1 løsning med støjskærme (2040)	67	67	13	8	1	116
0+ alternativ (2040)	84	27	46	56	2	215

Miljø

Opgradering af E55 vil påvirke den omliggende natur og mennesker, der bor eller færdes langs vejen. Påvirkningerne er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, og de undersøgte miljøforhold er behandlet i de følgende tre temaer:

Mennesker og samfund

- Støj
- Befolkning og menneskers sundhed
- Landskab og visuelle forhold
- Arkæologi og kulturarv
- Rekreative forhold
- Klima



Natur og biodiversitet

- Beskyttet natur
- Beskyttede arter
- Faunapassager og erstatningsnatur



Vand og jord

- Grundvand
- Overfladevand
- Forurennet jord
- Råstoffer, jord og affald



Mennesker og samfund

Udbygning af E55 vil medføre påvirkning af mennesker og samfund. Der vil blandt andet blive inddraget arealer til vej, støjen vil ændres, og landskabet vil ændre karakter.

De største påvirkninger vil i forhold til dette tema være inddragelse af areal til udvidelse af vejen sammen med støj. De øvrige påvirkninger vil være begrænsede og vil i forbindelse med de rekreative interesser blive kortvarigt påvirket, hvor det under anlægsfasen er nødvendigt midlertidigt at lukke underføringer og cykelstier.

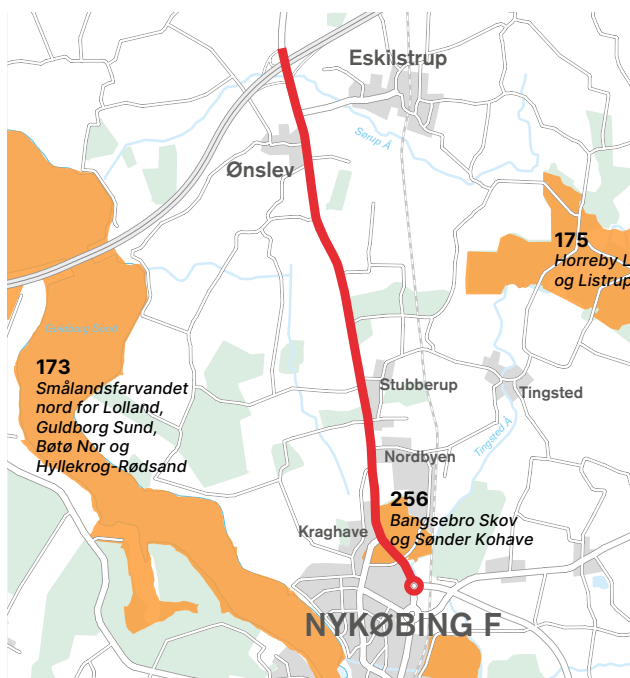
Natur

Udbygning af E55 vil betyde påvirkning af mindre arealer med beskyttet natur. Derfor vil der blive etableret et erstatningsvandhul, for at kompensere for tabet af biodiversitet. Til erstatning for nedlagt skovområde er der planlagt etablering af nye skovområder.

Vejudbygningen vil ikke påvirke områdets fauna væsentligt, da den eksisterende vej ikke gennemskærer værdifulde levesteder eller vigtige spredningsruter. Der er planlagt en faunapassage ved underføringen af tilløb til Klodskov Nor ved Bruntofte skov.

Natura 2000-områder

Projektstrækningen har direkte eller indirekte forbindelse til to Natura 2000-områder. Dele af vejen ligger i Natura 2000-område nr. 256 Bangsebro Skov og Sønder Kohave og regnvand fra vejen løber til Natura 2000-område nr. 173 Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborg Sund, Bøtø Nor, Hyllekrog-Rødsand.



En påvirkning af Natura 2000-områderne kan ikke udelukkes, så derfor er der udført en vurdering af, om projektet kan medføre en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områderne, herunder de arter og naturtyper, som de er udpeget for at beskytte.



Bredøret flagermus

I konsekvensvurderingen er det samlet vurderet at der hverken i anlægs- eller driftsfasen vil være tale om miljømæssige påvirkninger i en grad, der vil medføre en væsentlig påvirkning af arter (bredøret flagermus) eller naturtyper på udpegningsgrundlaget i Natura 2000-område nr. 256 (bl.a. bøg på muld).

Det er også vurderet, at der ikke vil ske væsentlig påvirkning af vandkvaliteten og dermed tilstanden i Natura 2000-område nr. 173.

Jord og vand

Udbygningen af hovedlandevejen betyder, at en del jord skal flyttes rundt i landskabet. Derfor er der særlige krav til hvordan man skal håndtere ren og forurennet jord i anlægsfasen. Samtidig vil kemikalier og brændstof blive opbevaret og håndteret, så risikoen for påvirkningen af grundvand og overfladevand fra spild og uheld minimeres.

Ved udbygning af E55 vil der blive etableret vejafvanding med regnvandsbassiner på hele strækningen. Længs de dele af vejstrækningen, der går igennem særlige drikkevandsområder vil vejvandet blive opsamlet. Det vil reducere påvirkningen af grundvand og overfladevand i forhold til i dag, hvor vejvandet nedsives eller ledes direkte ud i vandløbene.

Areal

En udbygning af E55 kræver mere areal. Det er både permanente arealer til selve vejudvidelsen og midlertidige arbejdsarealer, som kun skal bruges i anlægsfasen. I forbindelse med at vejen anlægges kan der også ske ændringer i adgangsforholdene.

Forslag	Permanent areal- behov til vejen (ha.)	Midlertidige arbejdsarealer (ha.)	Antal ejendomme, der berøres permanent eller midlertidigt	Antal ejendomme, der forventes total- eksproprieret
2+2 vej	16,9	13,0	65 - 75	15 - 20
2+1 vej	15,3	13,1	65 - 75	10 - 15
0+ alternativ	1,0	0,8	5 - 10	0

I tabellen er det angivet hvor mange ejendomme, der forventes totaleksproprieret på grund af selve udbygningen. Derudover forventes det, at et antal ejendomme vil blive tilbudt ekspropriation pga. nabogener i form af støj. Det er ejendomme, som vil blive belastet med høje støjniveauer pga. nærhed til vejen og ingen støjafskærmning, og som derfor kan blive totaleksproprieret, hvis det ønskes.

Ejendommene, delarealer og andre rettigheder erhverves gennem ekspropriation. Mængden af arealer og antallet af ejendomme, der berøres, ligger derfor først fast, efter den uvildige ekspropriationskommission har truffet afgørelse om projektets udstrækning.

Areal til vejen

Der skal bruges permanente arealer til selve udvidelsen af vejen, men også til ombygning af kryds og til etablering af nye regnvandsbassiner, som skal sikre afvanding af vejen. Derudover skal der også bruges arealer til udvi-

delse af den eksisterende samkørselsplads ved Ønslev og til etablering af støjskærme i boligområderne Ønslev, Stubberup, Nordbyen og Kraghave. Nogle steder skal der også bruges arealer til nye adgangsveje og parallelveje.

Areal til vejarbejdet

Der vil være behov for at bruge nogle arealer midlertidigt til anlægsarbejdet, typisk i 2-4 år, hvorefter de leveres tilbage til ejerne. Der betales for brugen af arealerne.

Arbejdsarealet er normalt op til 10 meter bredt langs vejstrækningen i det åbne land, og i varierende bredder på bynære strækninger.

Desuden kan der være brug for større arbejdsarealer i forbindelse med udvidelse af eksisterende stitunneler og i 2+2 løsningen, når der f.eks. skal anlægges en ny bro ved Bangsebrovej samt til oplag af materialer m.v.

Adgangsforhold

I dag ligger mange ejendomme helt ud til vejen og i de fleste tilfælde med adgang direkte til vejen. Der lægges op til, at alle private indkørsler med direkte adgang til E55 lukkes i forbindelse med udvidelse til enten 4 spor eller 2+1. Der er dermed ejendomme, som vil få en ændret adgangsvej som følge af udvidelsen af statsvejen.

Alle ændringerne af adgangsforholdene bliver dog ikke fastlagt i denne fase af projektet, men gennem en senere detailprojektering og dialog med berørte grundejere.

Udbygningen omfatter desuden at antallet af kryds reduceres af hensyn til fremkommelighed og sikkerhed på E55. Det vil medføre omvejskørsel for beboer og trafikanter i nærområdet. De landbrugsejendomme, der har jorder på begge sider af statsvejen, kan også få længere til deres arealer.



Økonomi

Det er beregnet hvor meget en udbygning af E55 vil koste, og der er ikke meget forskel på om der bliver udbygget til 3 eller 4 spor. Det skyldes, at mange af de samme anlægsaktiviteter skal gennemføres, og det derfor ikke er areal og asfalt til et ekstra spor, der er dyre.

Hvis E55 udvides til 4 spor (2+2 vej) vil det koste ca. 500 mio. kr., og udvides til 2+1 vej, vil det være ca. 50 mio. kr. billigere.

Det vil koste ca. 50 mio.kr. at ombygge de tre kryds i 0+ alternativet.

Der er også gennemført risikoanalyser af de undersøgte løsningsforslag, hvor usikkerheder og risici, som kan påvirke projekternes budget eller tidsplan er identificeret og vurderet.

	2+2 vej	2+1 vej	0+ alternativ
Basisoverslag	433,6	393,4	39,7
Ankerbudget (inkl. 10 % tillæg)	476,9	432,7	43,7
Anlægsoverslag inkl. alle tillæg	498,7	452,4	47,7

Anlægsoverslag i mio. kr. (indeks 116,46)



Samfundsøkonomi

Det er også beregnet om de tre undersøgte løsninger er samfundsøkonomiske rentable. Et projekt vurderes som rentabelt, hvis det har en positiv nettonutidsværdi og en intern rente, der er højere end omkring 3,7 pct.

Udbygningen af E55 vil derfor være samfundsøkonomisk rentabel både ved en udvidelse til 2+2 vej og 2+1 vej med interne renter på lige knap 5 %.

Beregningerne viser også at en ombygning af tre kryds på E55 vil være endnu mere rentable. Det skyldes at omkostningerne til krydsombygningerne er betydelige mindre end til en vejudvidelse, men samtidig giver bedre afvikling i krydsene og de sparede uheld store positive effekter. Den interne rente for 0+ alternativet bliver derfor næsten 21 %.

	2+2 vej	2+1 vej	0+ alternativ
I alt nettonutidsværdi (NNV)	132	110	196
Intern rente	4,9%	4,8%	20,8%
Nettogeinst pr. offentlig omkostningskrone*	0,36	0,33	5,62

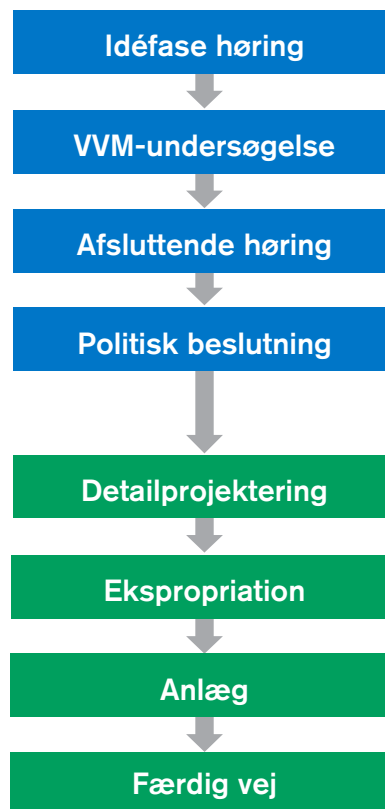
Nettonutidsværdi i mio. DKK, 2020
(prisniveau 2020)

Det videre forløb

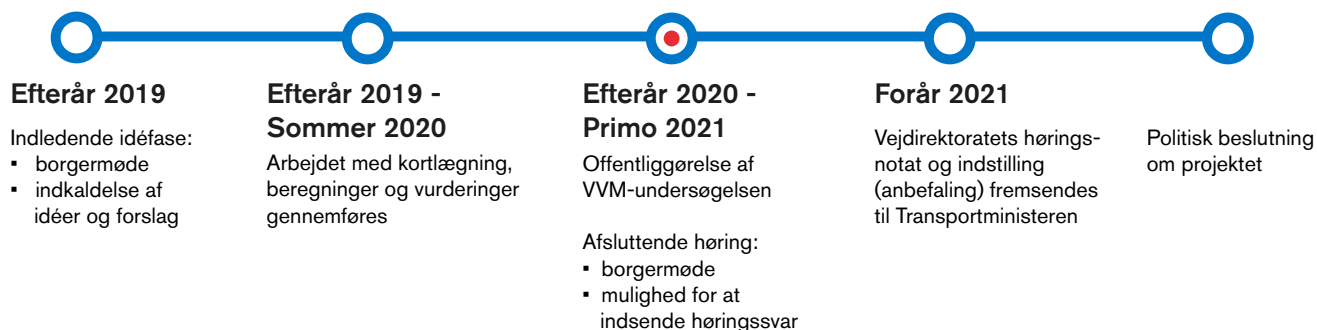
VVM-undersøgelsen er færdig. De undersøgelser og vurderinger, der er blevet foretaget, danner grundlag for at borgere, politikere, myndigheder og organisationer kan vurdere forskellige forslag til opgradering af E55. Resultaterne fra undersøgelsen præsenteres på projektets hjemmeside, der er adgang til den samlede miljøkonsekvensrapport, og kort, der fx viser hvordan en udvidelse til 2+2 eller 2+1 vej kommer til at se ud, hvor meget areal, der skal bruges til de forskellige løsninger, og hvor meget støj, der vil komme, hvis vejen bliver udvidet.

VVM-undersøgelsens resultater er offentliggjort på Vejdirektoratets hjemmeside www.vd.dk/vvm-e55, og der er samtidig igangsat en offentlig høring, så der sikres en offentlig debat om projektets konsekvenser. Denne høring varer frem til 1. februar 2021, så der er mulighed for at komme med bemærkninger til resultatet af undersøgelsen.

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 kan 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 opgradering af E55 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 bevilgning 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-e55 kan du læse mere om projektet og VVM-undersøgelsen.

Her finder du mere detaljerede kort med blandt andet støjudbredelsen 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 30. november 2020 til 1. februar 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

