

# Nødspor på Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev

Resumé af miljøkonsekvensvurdering



# NØDSPOR PÅ VEST- MOTORVEJEN MELLEM KORSØR OG VEMMELEV

Resumé af  
miljøkonsekvensvurdering

## DATO

Marts 2025

**ISBN** (trykt version)

978-87-7595-156-7

**ISBN** (digital version)

978-87-7595-157-4

## COPYRIGHT

Vejdirektoratet, 2025

## Den politiske aftale bag miljøkonsekvensvurdering og udbygning

Det fremgår af aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, at der skal etableres nødspor på E20 Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev og at projektet igangsættes i 2026. Der er med aftalen i alt afsat 700 mio. kr. til at gennemføre projektet.

Første skridt frem mod realiseringen af anlægsprojektet er gennemførelse af en miljøkonsekvensvurdering (MKV).

Kommissoriet for miljøkonsekvensvurderingen kan læses på [www.vejdirektoratet.dk/korsoer-vennelev](http://www.vejdirektoratet.dk/korsoer-vennelev). Denne resumerapport sammenfatter Vejdirektoratets forslag til udbygning af strækningen mellem Korsør og Vemmelev med nødspor samt den tilhørende miljøkonsekvensvurdering.



## Vejdirektoratet har nu afsluttet miljøkonsekvensvurderingen for etablering af nødspor mellem Korsør og Vemmelev.

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

Den ca. 9,5 km lange motorvejsstrækning åbnede i 1957 samtidig med bilfærgeforbindelsen fra Halskov til Knudshoved. Den er anlagt som en af de første i Danmark og med en vejstandard som var gældende for over 60 år siden.

Det indebærer bl.a., at strækningen ikke er anlagt med nødspor.

Der kører ca. 40.000 køretøjer i døgnet på motorvejen mellem Korsør og Vemmelev. Dette trafikniveau giver ikke i sig selv fremkommelighedsproblemer, men etablering af nødspor vil sikre bedre fremkommelighed for eksempelvis redningskøretøjer i forbindelse med hændelser. Etablering af nødspor på strækningen vil også forbedre trafiksikkerheden.

Projektet indebærer, at strækningen udbygges med nødspor. Som en del af undersøgelsen ses både på en fuld udbygning med gennemgående nødspor langs hele strækningen samt en mindre omfangsrig løsning, hvor nødsporene afbrydes eller indsnævres hvor broer fører lokale veje over eller under motorvejen.

Vejdirektoratets undersøgelse omfatter i hovedtræk følgende forhold:

- Trafikanalyse
- Skitseprojektering af veje, bygværker og afvanding
- Feltundersøgelser af natur og miljø
- Miljøkonsekvensvurdering
- Støjberegninger
- Arealanalyse
- Beregning af klimaeffekter
- Beregning af anlægsoverslag
- Samfundsøkonomiske beregninger

Hele miljøkonsekvensvurderingen findes på [vejdirektoratet.dk/mkv-korsoer-vennelev](https://vejdirektoratet.dk/mkv-korsoer-vennelev).

Her er vejprojektet gennemgået mere detaljeret og her findes også de tekniske baggrundsrapporter. På siden findes også detaljerede, zoombare kort med forventet støjudbredelse og arealbehov samt kort med miljøforhold.

Du har mulighed for at indsende bemærkninger til miljøkonsekvensvurderingen i høringsperioden, som løber frem til den 8. maj 2025.

[Indsend et høringssvar](#)

### Hvad er en miljøkonsekvensvurdering

En miljøkonsekvensvurdering skal give 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.



# Udbygning af strækningen mellem Korsør og Vemmelev

I miljøkonsekvensvurderingen er der undersøgt muligheder for at anlægge nødspor langs motorvejen. Som en del af undersøgelsen er ramperne ved tilslutningsanlægget ved Tårnborgevej (TSA 42) forlængt og afvandingsforholdene er opgraderet til nutidig standard med blandt andet regnvandsbassiner.

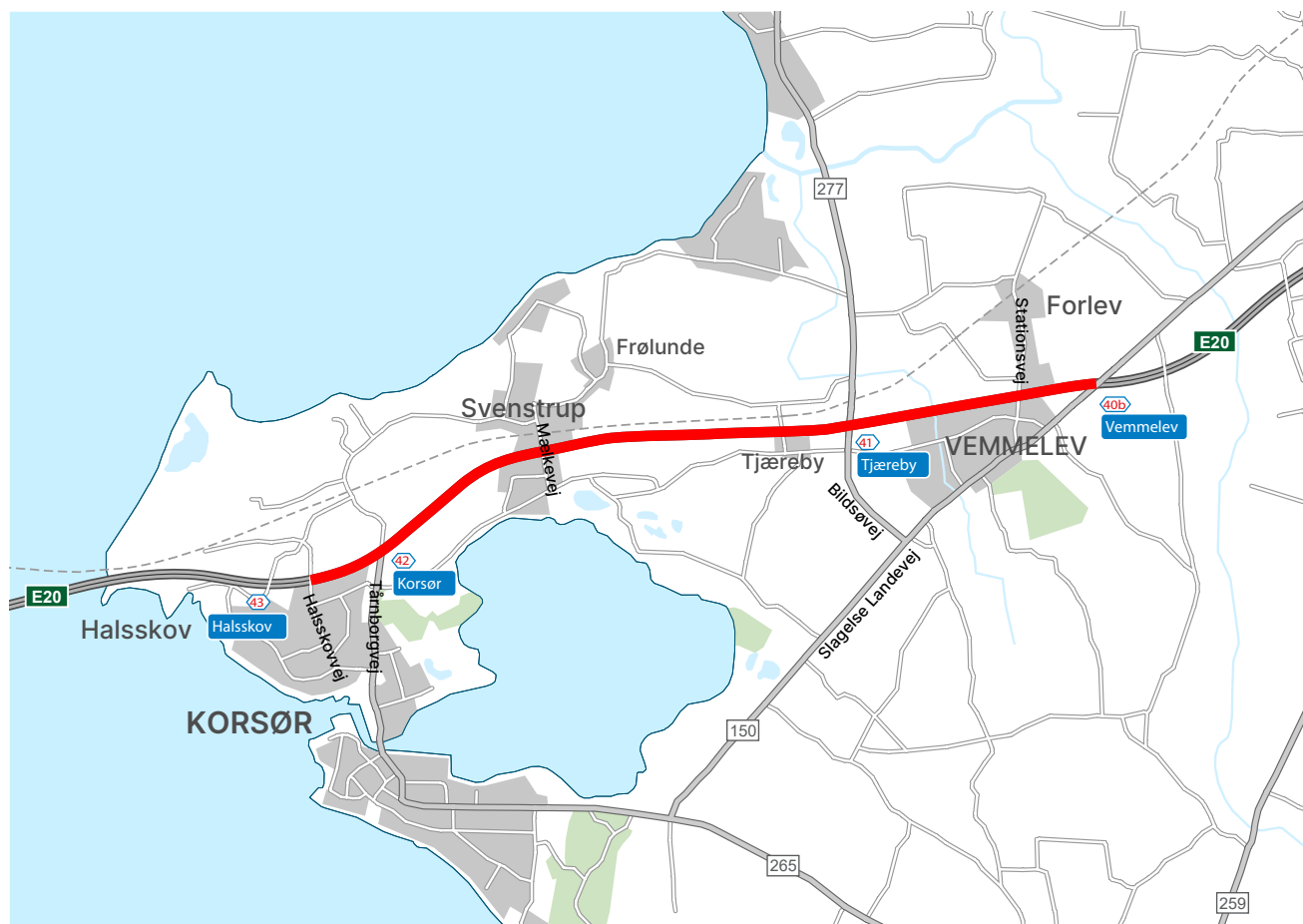
Der er i dag flere steder på strækningen med stærkt støjbelastede boliger herunder lokaliteterne ved Korsør, Svenstrup, Tjæreby og Vemmelev, hvor støjafskærmning foreslås etableret eller udbygget.

Der er undersøgt to løsningsforslag:

- Forslag A med gennemgående nødspor
- Forslag B med afbrudte nødspor

Ved Forslag A etableres gennemgående nødspor, hvilket betyder, at bygværker med overførte lokalveje skal udskiftes og andre bygværker ved underførte lokalveje skal ombygges. Ved Forslag B afbrydes eller indsnævres nødsporet ved de eksisterende bygværker, som dermed kan bevares.

Projektets østlige afgrænsning er lige vest for Slagelse Landevej og projektets vestlige afslutning er ved Halsskovvej. Motorvejen udbygges med nødspor i begge sider af vejen og tilslutningsanlægget ved Tårnborgevej i Korsør (TSA 42) ombygges, så ramperne bliver længere. De øvrige tilslutningsanlæg på strækningen ændres ikke. Der forudsættes en hastighed på 110 km/t på hele strækningen.



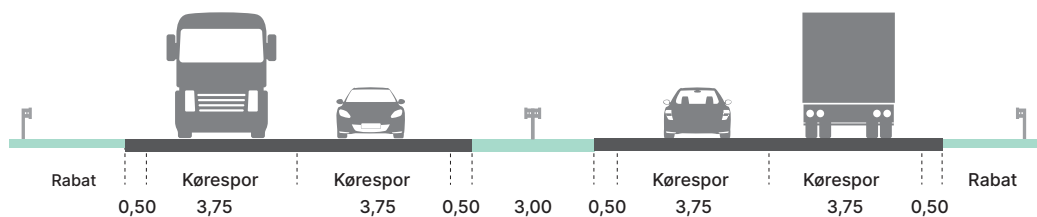
Projektstrækningen Korsør-Vemmelev som bliver udvidet med nødspor.

## Tværsnit

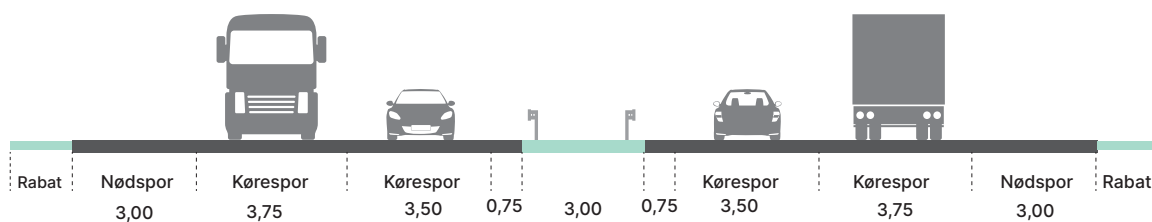
Nødsporet etableres med en bredde på 3 meter samt en yderrabat på 1,50 meter. Den eksisterende midterrabat på 3 meter bevares og der lægges ny asfalt

på hele motorvejen samt ny afstrikning. Vejen foreslås ombygget med et tværsnit, der ses herunder.

### Før udbygning



### Efter udbygning



Tværsnit før og efter udbygning.



Visualisering af nødspor som afbrydes på motorvejen under Mælkevej.



## Forslag A: Gennemgående nødspor

Forslag A omfatter etablering af gennemgående nødspor i begge sider af vejen. Nødsporene opbygges med en belægning, som kan tåle, at de benyttes af almindelig tung trafik i perioder, hvor det er nødvendigt at omlægge trafikken.

### Broer over motorvejen skal udskiftes

Der er fem broer over motorvejen, som skal rives ned og genopbygges, så de kan spænde over kørebaner og de nye nødspor. Det drejer sig om Stationsvej, Markvej, Bildsøvej, Mælkevej og Halsskovvej.

Lokalvejen, der føres over broen, bliver hævet lidt, så den frie højde under broen kan bevares. Indgrebet ved boliger der ligger tæt ved vejen minimeres ved at sætte lave støttemure, hvor vejen hæves.

[Se flere detaljer om projektet](#) og de forventede tilhørende arealindgreb. Her kan du zoome ind på kortet og se projektets omfang i forhold til i dag.

### Broer under motorvejen skal udvides

Der er tre underføringer, hvor broerne skal udvides for at få plads til det nye nødspor på motorvejen. Det drejer sig om Tjærebyvej, Tårnborgevej og Servicevej.

Krydsende lokalveje der føres under motorvejen, vil for Tårnborgevej og Solbakkevej/Servicevej bevare samme frie bredde og højde som i dag. Den frie højde under broen for Tjærebyvej vil derimod blive reduceret, når brodækket udvides. Broen er i dag ret lav og da der er begrænset trafik og let adgang til at køre uden om, anbefales det at vejstykket under broen ændres til at være en sti.

Da Solbakkevej/Servicevej er en mindre vej, som ligger i naturlig forlængelse af en cykelsti og sjældent benyttes af biler, er det foreslået at nedklassificere broen til en cykelsti af hensyn til cyklisternes sikkerhed.

### Tårnborgevej og tilslutningsanlæg TSA 42

Ramperne i tilslutningsanlægget ved Tårnborgevej i Korsør forlænges.

Den nordvestlige tilkørselsrampe mod Fyn forlænges med 185 meter og strækker sig ind over broen over Tårnborgevej som derfor sideudvides med 3 meter mod nord. Den sydvestlige frakørselsrampe forlænges med 49 meter fra broen og frem. Der er plads til at etablere nødspor hen over broen ved at stribe kørebanerne om. Broen skal derfor ikke sideudvides i den sydlige side. De østlige ramper forlænges med henholdsvis 200 meter og 163 meter.

Forslag med gennemgående nødspor.





Forslag med afbrudte nødspor.

## Forslag B: Afbrudte nødspor

I Forslag B afsluttes nødsporene ved broer over motorvejen og gøres smallere ved broer under motorvejen.

Nødsporet opbygges med en lettere befæstelse end normal standard, fordi et nødspor med afbrydelser ikke kan benyttes som ekstra kørespor i forbindelse med arbejder på motorvejen.

### Broer bevares

Da nødsporet afbrydes ved broer over motorvejen, kan broerne bevares som de er i dag.

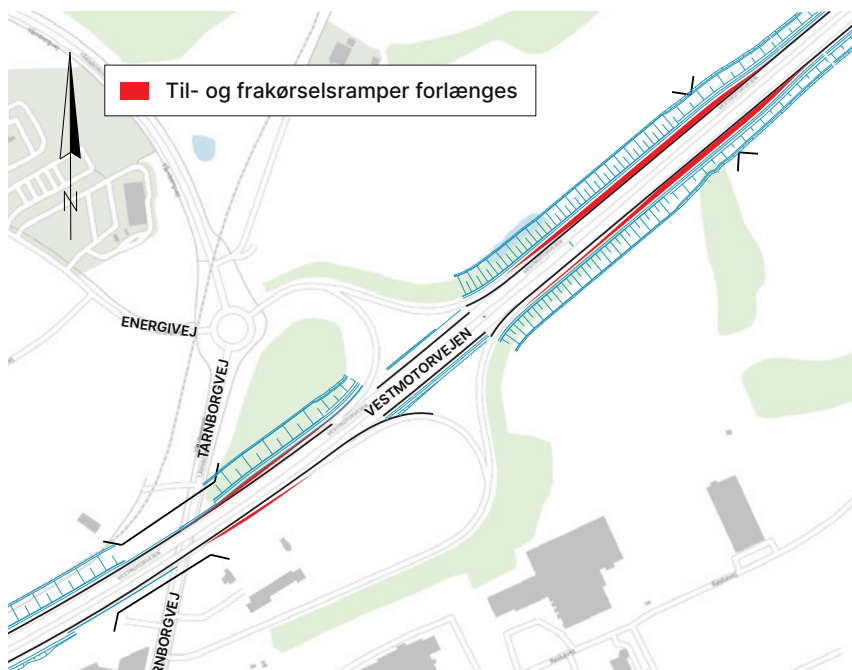
Nødsporet smalles ind hvor motorvejen føres over skærende veje. Dermed kan det undgås at ombygge de eksisterende broer.

Krydsende veje berøres dermed ikke af vejudvidelsen.

### Tårnborgevej tilslutningsanlæg

Ramperne i tilslutningsanlægget forlænges frem til broen over Tårnborgevej. Derved skal broen ikke ombygges.

Tilkørselsrampen i retning mod Fyn forlænges med 28 meter. Frakørselsrampen i retning fra Fyn tilpasses og forlænges med 49 m fra broen og frem. De østlige ramper forlænges med henholdsvis 200 og 163 meter.



Længere ramper for tilslutningsanlægget ved Tårnborgevej (TSA 42).



Kantopsamling af vejvand fra motorvejen.

## Vand fra vejen

Afvandingssystemet langs vejen dimensioneres så det kan håndtere regnvandet fra vejens arealer.

I dag ledes vand fra motorvejen ud i grøfter og derfra videre til vandløb. På nogle strækninger vil vandet fortsat ledes væk via grøfter, men fremover vil skadelige stoffer blive opsamlet i regnvandsbassiner inden udledning til vandløbene. I forbindelse med projektet etableres et fuldt tidssvarende afvandingssystem med otte nye regnvandsbassiner. I forhold til i dag vil dette give en betydelig forbedret rensning af vejvandet, inden det ledes videre.

På nogle strækninger vil vandet fremover blive opsamlet via kantopsamling på motorvejen, blandt andet i områder med særlige drikkevandsinteresser.

## Faunapassager

Fordi motorvejen bliver bredere med de nye nødspor, skal underføringer af vandløb og grøfter under vejen være længere, end de er i dag.

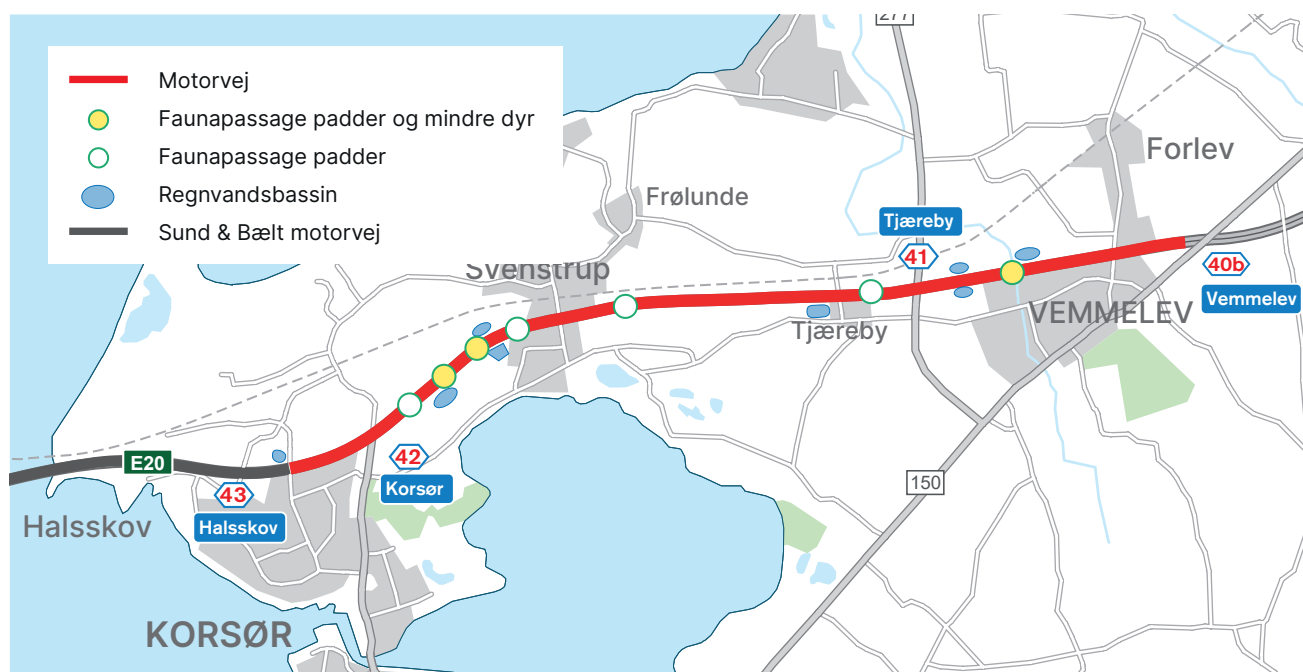
I dag er der fem underføringer af vandløb og grøfter under motorvejen. Ingen af dem er etableret som faunapassager og vejen er derfor en hindring for spredning af områdets vilde dyr på tværs af motorvejen.

Underføringerne udskiftes til faunapassager, hvilket forbedrer mulighederne for vilde dyrs spredning på tværs af motorvejen og dermed styrker de økologiske forbindelser.

I alt etableres syv faunapassager på projektstrækningen. Fem eksisterende underføringer opdateres til faunapassager og suppleres med yderligere to faunapassager.

Tre af disse etableres som faunapassager for små og mellemstore pattedyr, men kan også bruges af andre mindre dyr såsom padder og krybdyr. Når denne type faunapassage etableres langs vandløb, kan den bruges af f.eks. odder.

Derudover etableres fire faunapassager til små dyr som padder, men kan også bruges af andre mindre dyr såsom krybdyr, pindsvin mv.



Eksempel på faunapassage med vandløb for små og mellemstore dyr langs vandløb eksempelvis odder.

# Anlæg af motorvejen

Forud for anlægsperioden skal projektet detailprojekteres og der skal gennemføres ekspropriationer og udbud af anlægsprojektet. Når selve anlægsarbejderne går i gang forventes det at tage cirka 4 år for Forslag A og 3 år for Forslag B.

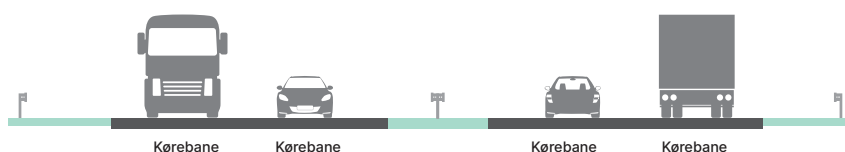
Der er foretaget en overordnet vurdering af, hvordan anlægsarbejdet kan gennemføres. Anlægsarbejdet planlægges, så eksisterende veje kan holdes åbne i videst muligt omfang dog med reduceret hastighed forbi arbejdsområderne. Arbejdet vil blive delt op i forskellige faser, hvor der flyttes rundt på, hvor trafikken kan køre for at få plads til byggeriet.

Anlægsarbejderne med nødspor er foreslået opdelt i to etaper på hver cirka 5 km. Der vil i hele anlægsperioden være to kørespor i hver retning som i dag,

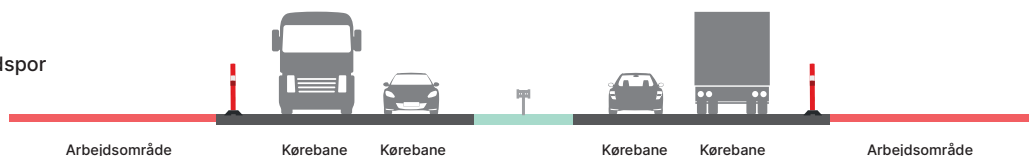
men køresporene vil være smallere og hastigheden nedsat til 80 km/t, der hvor der arbejdes. Undtaget er nogle korte perioder (om natten eller i weekender), hvor der evt. kun er et spor farbart i hver retning over en kort strækning eller, hvor hastigheden lokalt er yderligere nedsat.

I Forslag A, hvor broerne skal udskiftes, vil motorvejen blive lukket en weekendnat for hver bro. Her vil trafikken blive ledt via de omkringliggende veje, mens broen rives ned. Ved byggeriet at den nye bro bliver kortvarige pladskrævende arbejder udført om natten. Forbi arbejdsområderne med broarbejder vil bredden af de to spor blive reduceret og hastigheden nedsat. Den overførte lokalvej vil være lukket i 10-12 måneder, mens den nye bro bygges. Imens vil den lokale trafik blive omlagt til andre veje. Omkørslerne

Eksisterende motorvej



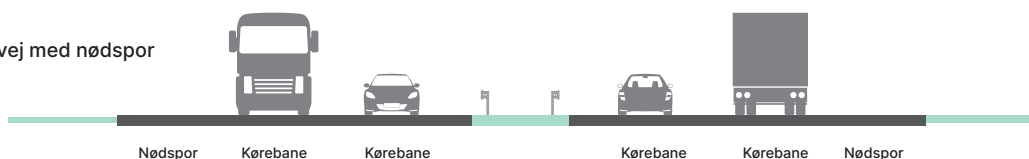
Arbejde med nødspor



Lokalt arbejde med broer



Udbygget motorvej med nødspor



Trafikafvikling når motorvejen bygges om

planlægges, så krydsninger der kan bruges som hindens omkørsel, ikke bliver spærret samtidig.

Lokalt ved broer lægges trafikken ud til siden i smalle spor mens broens midterste understøtning etableres.



# Støj

Der er i dag mange støjbelastede boliger langs motorvejen mellem Korsør og Vemmelev, da boligområderne ligger tæt på motorvejen. I Vejdirektoratets støjhandlingsplan er der tidligere udpeget fire særligt støjbelastede områder på strækningen ved henholdsvis Korsør, Svenstrup, Tjæreby og Vemmelev.

Størstedelen af de eksisterende støjskærme kan ikke bevares efter udbygningen på grund af, at udvidelsen med nødspor sker på de arealer, hvor støjskærmene står og derfor skal skiftes ud.

På [www.vejdirektoratet.dk/mkv-korsoer-venmelev](http://www.vejdirektoratet.dk/mkv-korsoer-venmelev) kan du læse mere om støjregninger og de støjmæssige konsekvenser. Her findes også et digitalt kort, hvor du kan søge på adressen, zoome ind og få information om støjforholdene på din adresse.

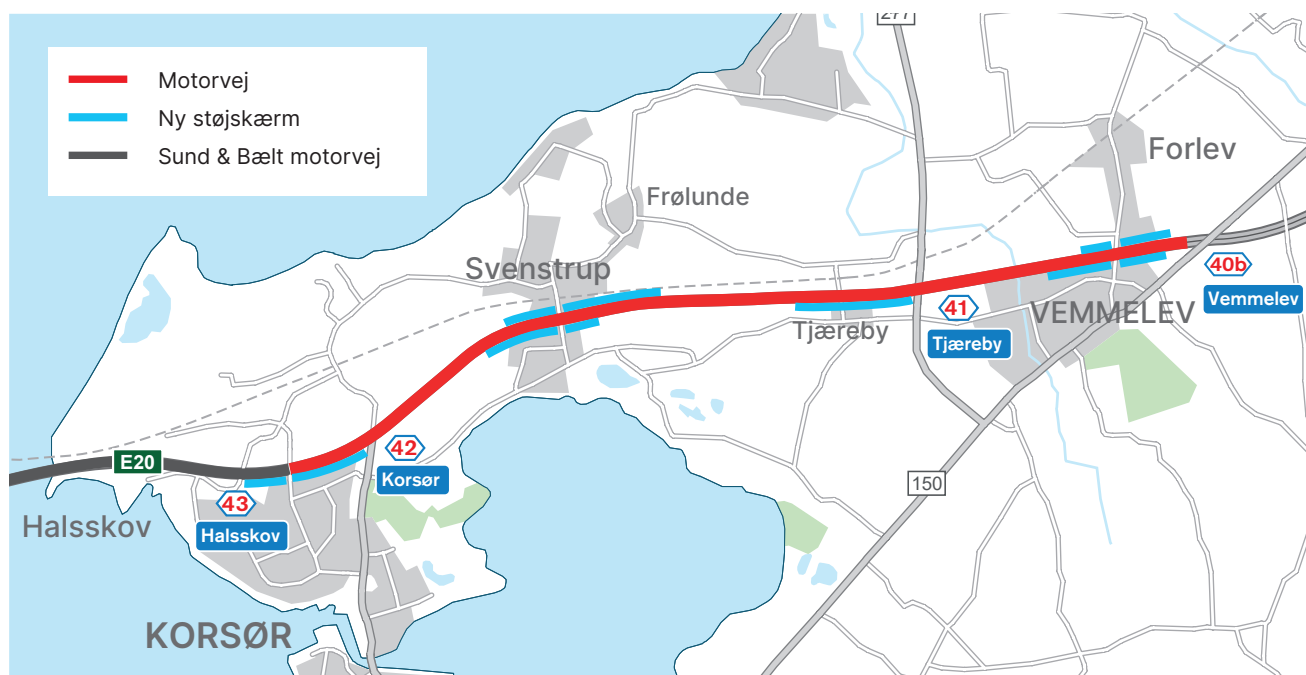
Trafikstøjen er kortlagt langs hele projektstrækningen. Etablering af nødspor øger ikke trafikken på strækningen, men højere hastighed og stigende trafik i takt med samfundsudviklingen bidrager til mere støj på strækningen. Støjpåvirkningen fra trafikken langs strækningen er undersøgt for situationen, som den er

i dag, samt for scenariet i 2040 henholdsvis med og uden udbygningen med nødspor. Herefter er mulighederne for at reducere støjen vurderet samt de økonomiske konsekvenser heraf (omkostningseffektiviteten).

Forslaget indeholder nye støjskærme med en højde på 8 meter ved Motalavej og Fasanhaven og 7 meter i Svenstrup, Tjæreby og Vemmelev. Udstrækningen af støjskærmene er også længere end i dag. Antallet af støjbelastede boliger over 58 dB vil derfor blive reduceret med ca. 500 boliger, hvis der sammenlignes med en fremtidig situation uden udbygning. Antallet af stærkt støjbelastede boliger over 68 dB reduceres fra knapt 300 boliger til ca. 80 boliger. Den præcise placering, højde og udstrækning af de enkelte skærme eller støjvolde vil først blive fastlagt ved detailprojektering af vejanlægget.

Der vil være behov for midlertidige arealindgreb i blandt andet private haver for at kunne etablere støjskærmene.

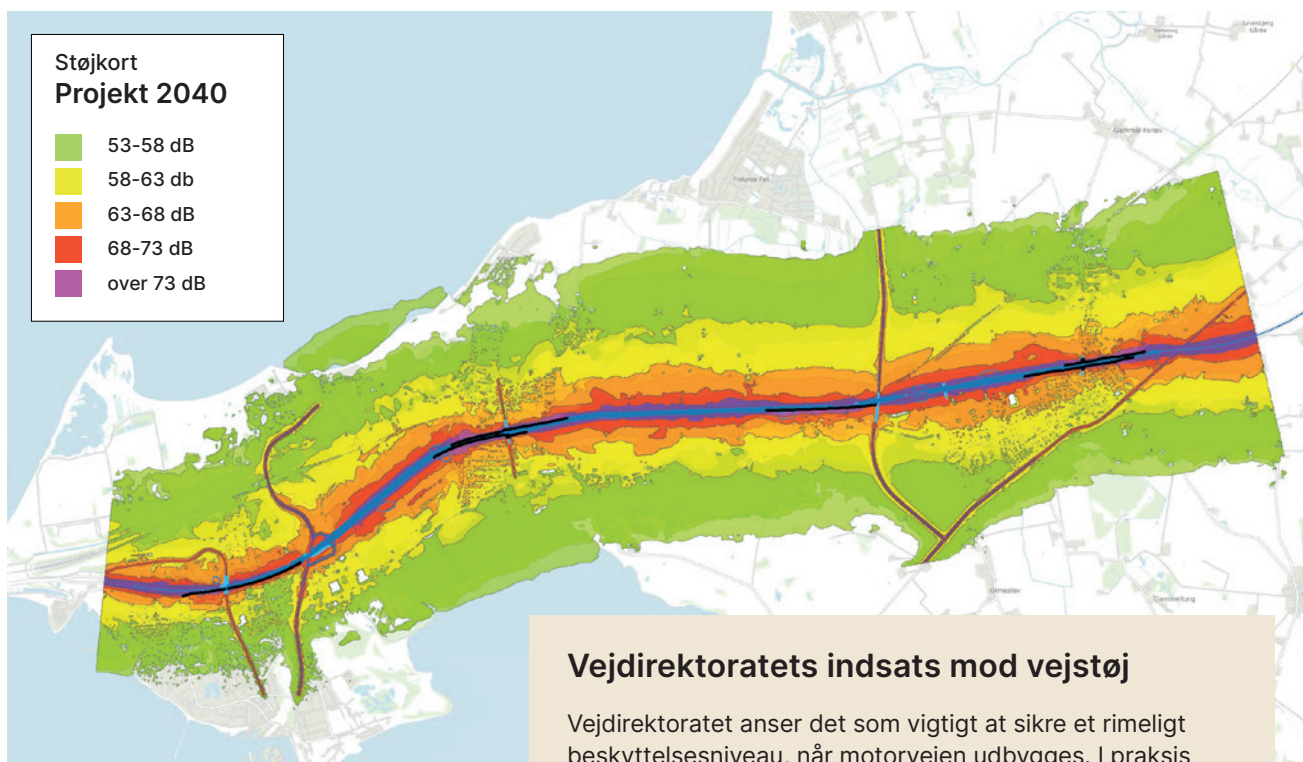
[Se også kortet med arealopgørelser.](#)



Nye støjskærme på projektstrækningen.

	58-63 dB(A)	63-68 dB(A)	Lden 68-73 dB(A)	73-78 dB(A)	>78 dB(A)	Støjbelastede boliger i alt
Dagens situation (2023)	1.296	591	179	21	1	2.088
Uden udbygning (2040)	1.561	765	235	50	5	2.616
Projektforslag (2040)	1.619	422	74	2	2	2.119

Antal støjbelastede boliger langs strækningen over 58 dB.



Forventet støjdbredelse i 2040 med de forudsatte støjskærme.

### Vejdirektoratets indsats mod vejstøj

Vejdirektoratet anser det som vigtigt at sikre et rimeligt beskyttelsesniveau, når motorvejen 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 fem 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/støjdold ikke har en tilstrækkelig effekt i forhold til prisen for op-sætning 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.

# Miljø

Formålet med miljøvurderingen er at undersøge de forskellige påvirkninger, som en udbygning af motorvejen med nødspor kan medføre, og sikre at anlægsprojektet tilpasses omgivelserne bedst muligt, så eventuelle påvirkninger på natur- og miljøforhold undgås eller mindskes.

I miljøkonsekvensrapporten, som danner grundlag for denne opsummering af miljøpåvirkninger, er der foretaget detaljerede vurderinger af påvirkninger af en lang række miljøforhold både under anlægsarbejdet og efterfølgende i driftsfasen, når vejen er taget i brug. Hvor det er relevant, er der indarbejdet afværgetiltag i projektet, som kan reducere eller undgå den identificerede miljøpåvirkning.

De behandlede miljøforhold er beskrevet og inddelt i disse hovedtemaer:

- Befolkning og sundhed herunder støj
- Landskab og kulturarv
- Natur og biodiversitet
- Vand og jord

Læs mere detaljeret om projektets miljøvirkninger i den samlede miljøkonsekvensrapport.

## 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
- Begrænset
- Ubetydelig/ingen påvirkning
- Positiv



Visualisering af støjskærme ved Stationsvej.

Det sikres i projektet, at der ikke sker væsentlig negativ påvirkning af overfladevand, idet vejvandet renses inden udledning. Overfladevand er vandløb og kystvande, som kan blive påvirket som følge af vejanlægget, idet vejvandet ledes til overfladevandområderne.

Selvom de nye regnvandsbassiner vil give en betydelig forbedret rensning af vejvandet set i forhold til i

dag, vil der blive etableret afværgeforanstaltninger, der hvor udledning af vejvand sker til vandløbet Bækkerenden.

Bækkerenden er et såkaldt målsat vandløb. Her vil der være behov for at etablere afværgeforanstaltninger på grund koncentrationerne af kobber og zink (jf. krav i medfør af Vandrammedirektivet).



Det målsatte vandløb Bækkerenden.

### Vandrammedirektivet

EU's vandrammedirektiv trådte i kraft i 2000 og fastlægger mål og rammer for beskyttelsen af overfladevand og grundvand i alle EU-lande.

Overfladevand er f.eks. vandløb, søer og kystvande. Formålet er, at forebygge forringelse samt beskytte og forbedre vandområdernes tilstand og fremme en bæredygtig vand anvendelse f.eks. ved at reducere udledninger af visse stoffer til vandområderne.

I Danmark er direktivet udmøntet i Lov om Vandplanlægning og der er udarbejdet vandområdeplaner med tilstande, målsætninger og indsatser for arbejdet med at forbedre vandområderne. For tiden gælder Vandområdeplan 2021-2027 og målet er, at alle EU-landes vandområder skal opnå god tilstand. Der må ikke gives tilladelse til projekter, som ikke er i overensstemmelse med vandområdeplanerne.

Udbygning af motorvejen vil påvirke landskabet, hvilket især vil komme til udtryk ved, at beplantning fjernes langs vejen og der etableres nye støjskærme, der er højere og længere end de eksisterende. Da der er tale om udvidelse af en eksisterende vej, vurderes påvirkningerne dog samlet at være begrænsede. Den visuelle påvirkning som følge af støjskærmene afværges eksempelvis ved trælameller og slørende beplantning og med tiden vil ny beplantning indfinde sig.

Nogle af de arealer der inddrages til projektet, er §3-beskyttet natur og fredskov. Påvirkningen ved inddragelsen afværges ved udlæg af erstatningsnatur og erstatningsskov.

Visse dyre- og plantearter er strengt beskyttet af habitatdirektivets bilag IV, hvilket betyder, at artens

yngle- og rasteområde ikke må beskadiges eller ødelægges som følge af f.eks. et anlægsprojekt. Der er foretaget en kortlægning både ud fra eksisterende viden og en række feltundersøgelser, som eftersøger disse arter i en undersøgelseskorridor omkring projektet. Af bilag IV-arter er der i denne kortlægning fundet stor vandsalamander og en række arter af flagermus i undersøgelseskorridoren. Mulige rasteområder for stor vandsalamander inddrages i mindre omfang som følge af projektet, hvilket afværges ved at anlægge erstatningsnatur. Op til 7-8 træer, som er egnet som rasteområde for flagermus, skal fældes. Denne påvirkning afværges ved veteranisering af træer samt udpegning af erstatningstræer til naturligt henfald.

Der er hidtil ikke observeret bilag IV-arten odder i området, men da odderen er i udbredelse på Sjæl-



land, kan den med tiden indvandre til området. På grund af områdets vandløb og projektets kystnære beliggenhed er området umiddelbart et egnet levested for odder. Faunapassagen ved vandløbet Bækkerenden, der krydser under motorvejen ved Vemmelev, er udført, så den kan bruges af små og mellemstore dyr og derfor også egnet for odder.

For at fremme biodiversiteten vil der på sydvendte vejskråninger, så vidt muligt ikke blive sået græs og egnede skrænter kan også etableres uden muld, hvilket gavner visse vilde planter og dyr. I stedet for græs anvendes frøblandinger med forskellige hjem-

mehørende blomstrende urter, som kan fungere som fødekilde for områdets insekter og bier. Der vil også ske en naturlig indvandring af områdets vilde planter.

Øst for projektområdet findes marine Natura 2000-områder i Storebælt. Projektet har ingen direkte påvirkninger af Natura 2000-områder, men kan indirekte påvirkes gennem udledningen af vejvand. Da rensningen af vejvandet forbedres gennem de otte nye bassiner og projektet i øvrigt ikke medfører problematiske udledninger af forurenende stoffer, medfører projektet ingen væsentlige påvirkninger af Natura 2000-områder.

## Natura 2000-områderne

Natura 2000-områderne er et netværk af områder i hele EU, som indeholder særlig værdifuld natur.

Det marine Natura 2000 område "Centrale Storebælt og Vresen" ligger ca. 2 km vest for projektet og påvirkes ikke hverken direkte eller indirekte af anlægsprojektet.



# Trafikale effekter

Projektstrækningen mellem Korsør og Vemmelev er en vigtig del af vejforbindelsen på tværs af landet, hvilket også afspejler sig i trafikmønstret, da trafikken er højest i weekender og ferieperioder i modsætning til de fleste andre motorveje i Danmark, hvor trafikken er højest på hverdage.

Trafikken på strækningen er i de sidste ti år steget med mere end 20 procent, hvor stigningen er størst i ferietrafikken med en gennemsnitlig stigning på 2,5 procent pr. år. Trafikmængden er størst på den østlige del af projektstrækningen, hvor der på en hverdag i 2023 kørte omkring 42.500 køretøjer. På en typisk feriedag kører der 50.000 køretøjer mellem Vemmelev og Tjæreby. Lastbilandelen på strækningen er omkring 10 procent.

Der er ikke fremkommelighedsproblemer på strækningen, men etablering af nødspor vil gøre strækningen mindre sårbar over for hændelser og øge trafiksikkerheden.

## Trafikken i fremtiden

Trafikken på strækningen forventes også at stige i de kommende år. Trafikberegninger med Vejdirektoratets trafikprognosemodel Grøn Mobilitetsmodel viser, at der i 2035 vil være moderat til stor trængsel på strækningen. Da der er tale om modelberegninger, er der usikkerheder forbundet med fremskrivningerne.

Det er vurderet, at trafikken ikke ændrer sig som følge af projektet, da etablering af nødspor ikke giver

ændringer i kapacitet på strækningen og at hastighedsændringen på en strækning på lidt over en kilometer ikke fører til mere trafik.

## Trafiksikkerhed og uheld

### Hændelser

På projektstrækningen er der registreret ni hændelser i 2019 og otte i 2022. En hændelse kan dække over uheld, tabt gods eller noget tredje og registreres hos Vejdirektoratets Trafikcenter på baggrund af indberetninger fra trafikanter, politi, kameraer mv. De registrerede hændelser på projektstrækningen dækker primært over uheld med en eller flere biler involverede. Samlet set har varigheden af hændelserne være registreret til ca. 7,5 time på et helt år i både 2019 og 2022, hvor der i flere af tilfældene var spærret et enkelt spor. Den tidsmæssigt værste hændelse i perioden havde en varighed på 1 time og 45 minutter og resulterede i lukning af et enkelt spor.

Der er ingen systematik i tidspunkt på dagen eller dagstype for hændelser.

### Uheld

Generelt er strækningens samlede ulykkesfrekvens for person- og materielskadeulykker i dag nogenlunde på niveau med en gennemsnitlig dansk motorvej og en smule bedre end gennemsnittet med hensyn til personskadeulykker. Etablering af nødspor vurderes at kunne give fald i personskadeulykker og rapporterede trafikulykker.



# Arealforhold

Udbygningen af motorvejen med nødspor kræver mere areal. Dels arealer som skal bruges permanent til selve vejudvidelsen, dels arbejdsarealer som skal bruges midlertidigt i anlægsfasen. I forbindelse med anlægsprojektets gennemførelse kan der også blive pålagt servitutter, vejbyggelinjer samt ske en ændring i adgangsforhold. Arealerne og andre rettigheder erhverves gennem ekspropriation af en uvildig kommission - Ekspropriationskommissionen.

## Permanente arealer

Til etableringen af nødspor skal der bruges permanente arealer, men også til ombygning af tilslutningsanlæggene, hvor man kører til og fra motorvejen. Derudover er der behov for arealer til udvidelse eller anlæg af regnvandsbassiner, som skal sikre afvan-

dingen af motorvejen. Afskærmning mod støjen kræver også arealinddragelse.

## Arbejdsarealer

Udover de arealer der skal bruges permanent til udbygning af motorvejen, vil der være behov for midlertidigt at bruge nogle arealer under anlægsarbejdet. Der er tillagt et arbejdsareal langs hele udbygningen, som er 5-20 meter bredt alt efter pladsforholdene. Desuden kan der være brug for større arbejdsarealer i forbindelse med anlæg og udvidelse af broer og underføringer (kun ved forslag A med gennemgående nødspor), plads til materialer, skurby og lignende. Arbejdsarealerne vil blive brugt midlertidigt i typisk 2-4 år, hvorefter de leveres tilbage til ejerne. Der betales for brugen af arealerne.

Forslag	Permanent arealbehov til vejanlægget (ha)	Midlertidige arbejdsarealer til anlægsarbejder (ha)	Antal ejendomme, der berøres af permanent eller midlertidigt arealerhvervelse	Antal ejendomme, der forventes totaleksproprieret
Forslag A gennemgående nødspor	15	14	75	5
Forslag B afbrudte nødspor	14,5	13,5	70	5

Opgørelse over arealbehov og berørte ejendomme.

På [vejdirektoratet.dk/mkv-korsoer-vennelev](http://vejdirektoratet.dk/mkv-korsoer-vennelev)

findes et zoombart kort som viser arealbehovet til udbygningen og de midlertidige arbejdsarealer.

På kortet er det muligt at søge på en adresse.



# Økonomi

## Anlægsøkonomi

I aftalen om infrastrukturplan blev der afsat 700 mio. kr. (FFL-21 indeks 197,61).

I FFL-25 indeks (256,01) svarer det til 907 mio.kr.

Der er gennemført anlægsøkonomiske beregninger i henhold til statens retningslinjer i "Ny Anlægsbud-

gettering" og der er på baggrund af de beregnede anlægsoverslag gennemført en granskning af anlægsoverslag, en risikovurdering og en beregning af de samfundsøkonomiske effekter ved projektforslaget.

	Forslag A – Gennemgående nødspor	Forslag B – Afbrudte nødspor	Tilvalg til forslag B ved Halsskovvej
Samlet bevilling (K2b)	1.138	898	32

Anlægsoverlag i mio. kr., priseniveau FFL-25, indeks 256,01.

## Samfundsøkonomi

I den samfundsøkonomiske analyse opgøres så mange omkostninger og effekter knyttet til projektet som muligt - i kroner og øre, så effekterne bliver sammenlignelige. I beregningerne indgår bl.a. brugereffekter i form af rejsetidsgevinster, anlægsomkostninger og gener i anlægsperioden. Derudover beregnes effekter af ændringer i uheld, støj, klima og emissioner. De samfundsøkonomiske beregninger er foretaget med Teresa 6.1 og følger den samfundsøkonomiske manual for transportområdet.

Der er for projektforslaget regnet med åbningsår i 2030, og der er beregnet en trafikal vækst i gevinsterne på baggrund af modelberegninger for 2040.

Samlet set vurderes projektet ikke at være samfundsøkonomisk rentabelt, da nettonutidsværdien

er negativ og den interne rente er lavere end diskonteringsrenten, som er 3,5 % de første 35 år, og derefter 2,5 %.

De samlede anlægsomkostninger og gener i anlægsperioden overstiger de positive effekter i form af de brugereffekter, støj- og uheldsgevinster, der er ved projektet.

Beregningerne viser, at Forslag A gennemgående nødspor vil give et samfundsøkonomisk tab på ca. 530 mio. kr. og Forslag B afbrudte nødspor et tab på ca. 240 mio. kr.

På projektets hjemmeside er de nærmere forudsætninger og resultater gennemgået i det tekniske baggrundsnotat om samfundsøkonomi.

	Forslag A	Forslag B
I alt nettonutidsværdi (NNV)	-532	-239
Intern rente	1,8 %	2,4 %

Resultat af samfundsøkonomisk beregning i mio. kr., priseniveau 2024.

# Den videre proces

## Høring

Miljøkonsekvensvurderingen er nu afsluttet og offentliggjort og du har mulighed for at sende et [høringssvar](#).

Der afholdes borgermøde, hvor Vejdirektoratet vil præsentere resultatet af miljøkonsekvensvurderingen.

## Høringsnotat og politisk beslutning

Når den offentlige høring af miljøkonsekvensvurderingen er afsluttet, behandler Vejdirektoratet alle høringsvarene. Herefter udarbejdes et høringsnotat som sendes til transportministeren med henblik på en politisk drøftelse og stillingtagen. Den politiske beslutning træffes på baggrund den gennemførte miljøkonsekvensvurdering samt høringsvarene.

## Det videre forløb

Projektet herunder finansieringen er vedtaget i aftalen om Infrastrukturplan 2035. Når der er taget politisk stilling og bevilget midler til projektet, kan projektet sættes i gang - forventeligt i 2026.

Herfra skal der foretages en detailprojektering, ekspropriation og udbud, som typisk tager ca. to år, inden selve anlægsarbejderne kan gå i gang. Det forventes at anlægsarbejderne herefter kan gennemføres på ca. tre år for forslaget med afbrudte nødspor og ca. fire år for forslaget med gennemgående nødspor.

### Efterår 2023-2024

Informationsmøde primo 2024

Arbejdet med undersøgelser, kortlægning, beregninger og vurderinger gennemføres

### Forår 2025

Offentliggørelse af undersøgelsens resultater

- Afsluttende høring
- Borgermøde
- Mulighed for at indsende høringssvar

### Forår/sommer 2025

Vejdirektoratets høringsnotat og indstilling(anbefaling) fremsendes til transportministeren

### Sommer 2025

Politisk beslutning om projektet



### Læs mere online

På [vejdirektoratet.dk/mkv-korsoer-vennelev](https://vejdirektoratet.dk/mkv-korsoer-vennelev) kan du læse mere om projektet og MKV-undersøgelsen.

Her finder du mere detaljerede kort med bl.a. støjdbredelsen, undersøgte miljøforhold, arealbehov og trafikale konsekvenser.

På hjemmesiden har du også mulighed for at indsende bemærkninger og kommentarer til undersøgelsen i høringsperioden.



**Vejdirektoratet**  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

Telefon 7244 3333  
[vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk)  
[vejdirektoratet.dk](http://vejdirektoratet.dk)

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

Find mere information på  
[vejdirektoratet.dk](http://vejdirektoratet.dk)

---