

F. t. l. vedr. Sydmotorvejen mellem Ønslev og Saksøbing

beskyttelsesdirektivet og EF-habitatdirektivet, bliver berørt. Motorvejen vil i forhold til den nuværende motortrafikvej udgøre en øget barriere for spredning af dyr og planter i landskabet. Den øgede barrierevirkning vil dog blive mindsket af, at der anlægges faunapassager under vejen, jf. punkt 2.7. Det vurderes, at projektet ikke påvirker udpegningsgrundlaget for EF-fuglebeskyttelsesområdet eller EF-habitatområdet.

6.4 *Friluftsliv*

Den øgede trafik vil opleves som en gene for de besøgende ved fugletårnet i Majbølle Nor og på den nyetablerede sti herfra og hen over Guldborgsundtunnelens portalbygning.

6.5 *Overfladevand og grundvand*

Vejvandet ledes gennem bassiner, som udjævner afstrømningen og nedbringer mængden af skadelige stoffer, inden det ledes til recipient (vandløb og Guldborgsund). Afvandingssystemet sikrer, at der under normale omstændigheder ikke vil være nogen risiko for belastning af grundvandskvaliteten. Vejen forløber gennem områder med særlige drikkevandsinteresser, men er placeret uden for drikkevandsboringeres generelle 300 m beskyttelseszone.

6.6 *Ressourceforbrug*

Det samlede forbrug af grus- og sandmaterialer til vejens opbygning er ca. 140.000 m³. Det svarer til ca. 27 % af den samlede årlige indvinding af sand, grus og stenmaterialer på land i Storstrøms Amt. Forbruget af asfalt er ca. 50.000 m³. Dette skønnes ikke at have væsentlig betydning for materialernes tilgængelighed eller for miljøet.

6.7 *Forurennet jord*

Vejudvidelsen berører ingen kendte lokaliteter med forurennet jord, men vejens anlæg medfører, at der skal arbejdes i potentielt forurennet rabatjord fra den eksisterende vej. Denne jord forventes genanvendt som terrænregulering i tilslutningsanlæg og på rasteplasser.

7. *Alternativer*

Som led i VVM-undersøgelsen er der vurderet to alternative tværprofiler med mindre arealforbrug. I den høringsfase, som Vejdirektoratet har gennemført, har dog ingen skriftligt peget på en generel anvendelse af disse tværprofiler.

8. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

De samlede udgifter til projektering, administration, arealerhvervelse og anlæg er anslået til 234 mio. kr. i prisniveau 2003, eksklusive moms.

Anlægsoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifterne til bl.a. ekspropriationer, jord-, afvanding- og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd, ligesom konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunkterne er af væsentlig betydning for anlægsomkostningernes endelige størrelse.

På baggrund af Vejdirektoratets vurdering er der ved anvendelse af successiv princippet gennemført en usikkerhedsanalyse. Resultatet af denne er et anlægsoverslag med et middeltal på 252 mio. kr. med en tilknyttet usikkerhed, der indebærer, at der er 50 % sandsynlighed for, at udgiften bliver mindre end det anførte og tilsvarende 50 % sandsynlighed for, at udgiften bliver større. Endvidere viser usikkerhedsanalysen, at udgiften med mellem 10 og 90 % sandsynlighed vil ligge i intervallet 231 - 272 mio. kr.

Der er beregnet en intern rente på ca. 8 %. I beregningen indgår trafikanternes tidsbesparelser og kørselsomkostninger, uheldsomkostninger, trafikstøj, barrierevirkning og oplevet risiko, lokal og regional luftforurening samt vejvedligeholdelse.

I den politiske aftale fra januar 2001 om gennemførelse af en række vej- og jernbaneprojekter er forudsat, at udvidelsen skal være gennemført i 2007. For at følge tidsplanen skal der foretages jordbundsundersøgelser, arkæologiske undersøgelser og detailprojektering m.v. i 2003.

Udgifterne forventes at fordele sig som følger (i 2003-priser) :

2003:	6 mio. kr.
2004:	16 mio. kr.
2005:	56 mio. kr.
2006:	92 mio. kr.
2007:	77 mio. kr.
2008:	5 mio. kr.

Anlægsarbejdet forestås af Vejdirektoratet og har således primært administrative konsekvenser for Vejdirektoratet. Ca. 5 % af anlægsudgiften skønnes at gå til administration, projektering og tilsyn, der udføres af Vejdirektoratets eget personale.

9. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Vejudvidelsen forbedrer vejforholdene og reducerer derved transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 600 mandår.