

Det lukkede opsamlingsssystem betyder, at al nedbør på vejarealet opsamles og ledes til regnvandsbassiner med benzin-/olieudskillere, inden det ledes ud i recipienter eller til offentlige spildevandssystemer. Eventuelt spild af miljøfarlige stoffer på vejbanen vil kunne tilbageholdes i regnvandsbassinerne, der udstyres med lukkemekanismer.

8.6. Ressourceforbrug

Det samlede forbrug af asfalt udgør ca. 60.000 t, svarende til ca. 2 % af det samlede årlige forbrug af asfalt i Danmark. Forbruget af grus udgør ca. 45.000 t, svarende til ca. 0,5 % af det årlige forbrug i hovedstadsområdet. Forbruget af øvrige råstoffer, herunder bundsikringsmaterialer, skønnes ikke at have væsentlig betydning for materialernes tilgængelighed eller for miljøet.

8.7. Forurennet jord

Foreløbige undersøgelser tyder ikke på, at forureningsforholdene i rabatjorden langs vejanlægget afviger væsentligt fra forholdene langs andre danske motorveje af tilsvarende alder. Der er behov for mere detaljerede undersøgelser som grundlag for den konkrete jordhåndtering i forbindelse med detailprojekteringen. Det vurderes, at eventuel forurennet jord kan indbygges på forsvarlig måde på arealer i tilslutningsanlæg.

9. Alternativer

Som led i Vejdirektoratets VVM-undersøgelser er der undersøgt alternative udformninger af hovedforslaget, herunder:

- Udbygning med et ekstra spor i hver side, men med afbrudte nødspor ved broer.
- Udbygning med to ekstra spor i hver side.
- Udbygning med reversible spor.

De nævnte alternativer er fravalgt efter en samlet vurdering.

Alternativet med en udbygning med et ekstra spor i hver side med afbrudte nødspor ved broer svarer i princippet til det i lovforslaget foreslåede projekt, men er noget billigere, da to broer kan bevares. Kapacitet og fremkommelighed er under normal trafikafvikling stort set uændret, men i situationer med større uheld på motorvejen kan det manglende nødspor ved broer bl.a. resultere i, at politi og redningskøretøjer får problemer med at komme frem. Trafiksikkerheden i alternativet er således ringere end i anlægsløvsforslagets projekt.

En udvidelse af vejen med 2 spor i hver side med standardprofil og gennemgående nødspor vil øge vejens kapacitet betydeligt, men kapaciteten på motor-

vejsstrækningerne nord og syd for udbygningsstrækningen og i tilslutningsanlæggene vil sætte en grænse for kapacitetsudnyttelsen. Arealbehovet vil være væsentligt større end i det foreslåede projekt, og konsekvenserne for veje og stier tæt på motorvejen vil ligeledes blive øget væsentligt.

Der er vurderet to forskellige muligheder med reversible vognbaner; dels reversibel drift i det eksisterende tværprofil, dels udbygning med 2 nye reversible spor. Reversibel drift i den eksisterende profil, dvs. 4 spor i myldretidsretningen og 2 spor den modsatte vej, løser ikke fremkommelighedsproblemerne på motorvejen, idet der ikke er tilstrækkelig kapacitet i de 2 spor til at afvikle trafikken. En udbygning med 2 ekstra reversible spor - så der i myldretidssituationen er 3 spor i den mindst belastede retning og 5 spor i den mest belastede retning - vil have en større kapacitet end en udbygning svarende til lovforslaget. Anlægs- og driftsudgifterne for en sådan løsning er dog betydeligt større (40-60 %). Hertil kommer, at kapaciteten på de tilstødende motorvejsstrækninger vil sætte en grænse for kapacitetsudnyttelsen.

Der er endvidere undersøgt en række såkaldte 0+alternativer, som enten omfatter en mindre udbygning af Køge Bugt Motorvejen eller udbygning af anden infrastruktur, herunder en forlængelse af Tværvej i den såkaldte B5-linje.

Fælles for disse alternativer er, at de ikke findes at kunne løse de aktuelle kapacitetsproblemer på en tilfredsstillende måde.

Effekten af en række forbedringer af bus- og bane-trafikken samt forbedringer af samspillet mellem individuel og kollektiv trafik i Køge Bugt korridoren er vurderet i et samarbejde mellem Vejdirektoratet, HUR, DSB og Banestyrelsen. Forslagene vil kun få marginal effekt på Køge Bugt Motorvejens nuværende kapacitetsproblemer.

10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

De samlede udgifter til projektering, administration, arealerhvervelse og udbygning af Køge Bugt Motorvejen fra Hundige til Greve Syd med et spor i hver retning er anslået til 342 mio. kr. (middelværdi), 2004-priser, eksklusive moms.

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