

Rapport

Miljøvurdering- Ændring af vejforløb og konsekvenser for naturinteresser

Modtager: Femern A/S
Attention: Henrik Bay, Femern A/S
Kopi til: Anders Bjørnshave, Femern A/S
Sag: 01-05-01B_Ad hoc support to ENV
Udarbejdet af: Martin Kielland
Kvalitetssikring: Anke Struve
Dato: 22-08-2014
Seacon ref. 01-05-01_L015-rev001

1 Baggrund

Siden VVM-redegørelsen for den faste forbindelse blev offentliggjort er der foretaget en ændring i det planlagte vejforløb for motorvej og lokalveje, samt ændring af fællestier og arbejdsarealer. I dette dokument er foretaget en miljøvurdering af ændringerne.

I denne miljøvurdering er alle forhold vedrørende mennesker, natur og miljø taget i betragtning. I miljøvurderingen er der dog kun beskrevet de forhold, hvor der vurderes at være en potentiel påvirkning, som følge af projektet, der ikke allerede er redegjort for i VVM-redegørelsen /1/. Miljøvurderingen er derfor en vurdering af visse faktorer, hvor det er skønnet relevant, at foretage en yderligere vurdering af forhold, der ikke allerede er behandlet i VVM-redegørelsen /1/.

2 Projektbeskrivelse

Fællestier

Fællestien nord for tunnelementfabrikken er flyttet til nordsiden af den kommende afvandingskanal, jf. figur 1. Oprindeligt var stien planlagt mellem kanalen og det midlertidige dige. Flytningen medfører ingen ændringer af det permanente arealbehov, men i forbindelse med udgravning af kanalen nord for tunnelementfabrikken, vil der midlertidigt blive inddraget en zone på 10 m til anvendelse som arbejdsareal. Tilsvarende er der, i forbindelse med etablering af fællestien øst for tunnelementfabrikken, behov for et arbejdsareal på 850 m x 20 m svarende til 1,7 ha.

The logo for Seacon, featuring a stylized blue wave above the company name "seacon" in a bold, lowercase sans-serif font.

Seacon A/S

Vesterbrogade 17, 1. sal

DK-1620 København V

T +45 70 21 21 41

WWW.SEACON.DK

Fællesstien nord for tunnelementfabrikken giver i anlægsfasen tillige adgang til servicering af de tilbageværende vindmøller.

Lokalveje

Den sidste del af strækningen af Færgevej, hvor denne har et nord/sydgående forløb hen mod tunnelementfabrikken, er rykket ca. 35 m mod øst, jf. figur 1. Denne løsning er planlagt i dialog med Lolland Kommune med henblik på at frigøre et større areal til en planlagt ny gokartbane. Færgevej vil også efter anlægsfasen udgøre adgangsvejen til gokartbanen, hvorfor denne forudsættes at være en permanent vej. Selve etableringen af en ny gokartbane, er ikke en del af kyst-kyst projektet, idet planlægningen og godkendelsesprocessen foretages af Rødby Gokart Klub.

Industrivej anvendes i anlægsfasen som adgangsvej til arbejderne med at opgradere Færgevej, herunder etablering af stibroer over motorvej og jernbane. Der foretages ingen ændringer af vejen bortset fra vedligehold, der måtte opstå som følge af slitage.

Den midlertidige vej som løber fra Færgevej ned langs østsiden af Strandholmgården forlægges ca. 10 m mod øst. Forlægningen foretages på grund af identificerede arkæologiske fund. Samme midlertidige vej forlægges, syd for Strandholmgården, ca. 180 m mod vest for at undgå trafik gennem den planlagte camp.

Syd for Strandholmgården forlægges den permanente vej mod øst, så den forløber langs afvandingskanalen til den nye pumpestation. Strækningen fra den eksisterende Østersøvej til den nye pumpestation er tilføjet for at sikre adgang til den kommende arbejdshavn samt pumpestationen.

Efter anlægsfasen genetableres en strækning af Østersøvej mellem kanalen og jernbanetracéet. Adgang til den genetablerede del af Østersøvej vil ske gennem Strandholmgården.

Øst for jernbanetracéet etableres en mast til brug for forsyning af togforbindelsen med mobil radio. Vejadgang til masten sker ved en etableret grusvej fra Østersøvej langs østsiden af jernbanetracéet, og der etableres en grusvej til den nordlige ledningskorridor under motorvej og jernbane fra Færgevej mod syd langs traceet for jernbane og motorvej.

Der etableres en alternativ rute til tunnelementfabrikken mv., som skal sikre transport til og fra området i det tilfælde, at passage over broerne på Færgevej er hindret. Ruten forløber fra Havnevej over den eksisterende motorvej og herfra ad Strandholmsvej i sydgående retning mod Færgevej. Udvidelsen består i sikring af frihøjden under eksisterende jernbane, samt i enkelte trafiksikkerhedsmæssige kurveudretninger og lokale udvidelser til sikring af passage for modsatkørende trafik.

Den alternative rute, inkl. forlængelsen af Finlandsvej, etableres som et permanent anlæg, og vil således også kunne anvendes efter anlægsfasen for kyst-kyst projektet.

Ændret forbindelse mellem Færgevej (Øst) og Strandholmsvej

Som en konsekvens af at jordbehandlingsanlægget RGS 90 er flyttet til Færgevej, er det i dialog med Lolland Kommune planlagt, at der etableres et sædvanligt vejkryds ved Strandholmsvejs krydsning af Færgevej.

I forbindelse med etableringen af Strandholmsvejs tilslutning til Færgevej, er der behov for et arbejdsareal til midlertidig omlægning af trafikken (figur 3).

Ændringen af tilslutningen mellem Færgevej og Strandholmsvej medfører et yderligere permanent arealbehov. Derudover vil der være behov for yderligere et midlertidigt areal. Arealinddragelsen påvirker alene et landbrugsareal, som Femern A/S allerede har overtaget.

Motorvejstilslutning

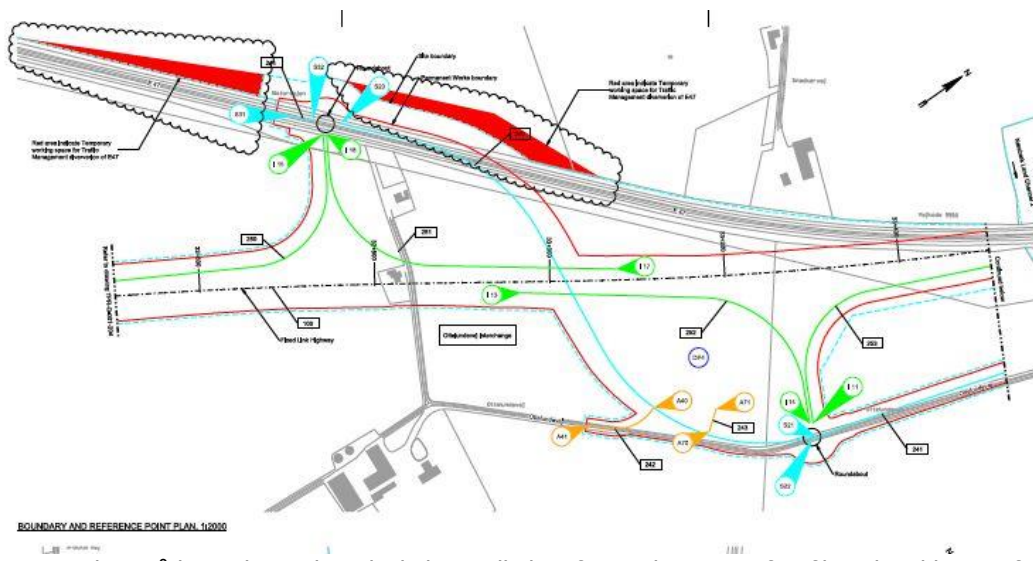
Ved rundkørslen ved tilslutning til den eksisterende motorvej ændres arealet, der udlægges til midlertidigt arbejdsområde, for at kunne omdirigere trafikken, jf. figur 2.

Figur 1: Nyt vejforløb og ændring i midlertidig og permanent arealinddragelse på Lolland



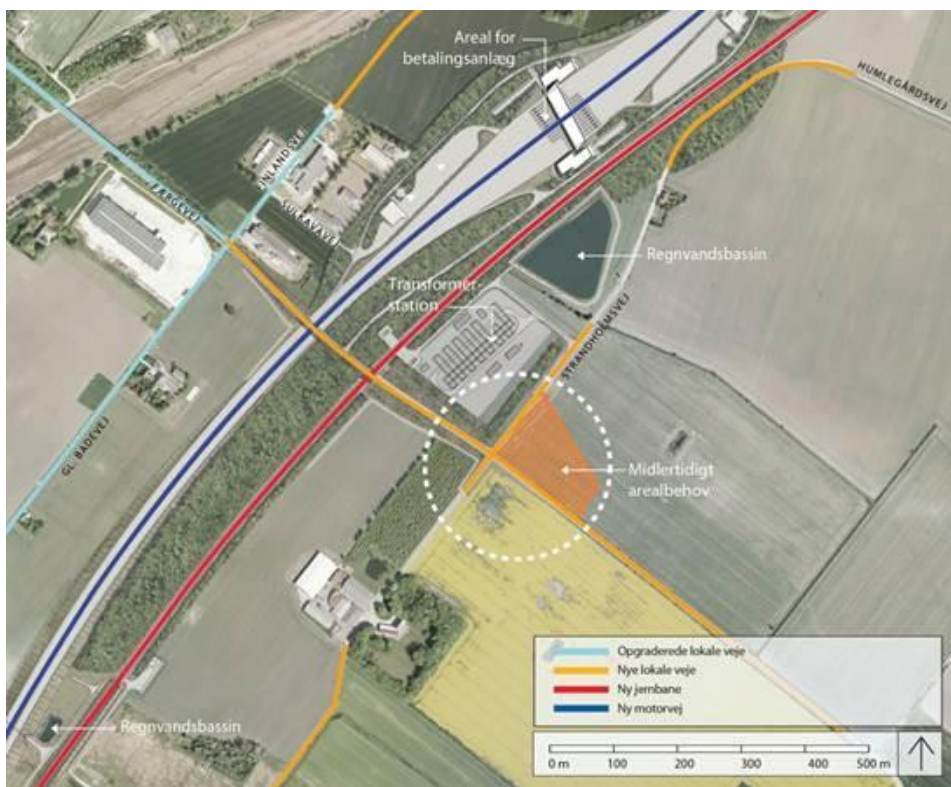
Note: Turkise områder viser ændringer i footprint siden VVM-redegørelsen. Etablering af depotplads er miljøvurderet separat fra denne redegørelse. De områder, hvor de to footprint overlapper er mørkeblågrønne. Det gamle footprint er gråt, men mindre end det opdaterede footprint.

Figur 2: Udvidelse af midlertidigt arbejdsområde ved tilslutning til eksisterende motorvej.



Note: Rødt område markerer det udvidede arealbehov for omdirigering af trafik ved etablering af tilslutning til eksisterende motorvej.

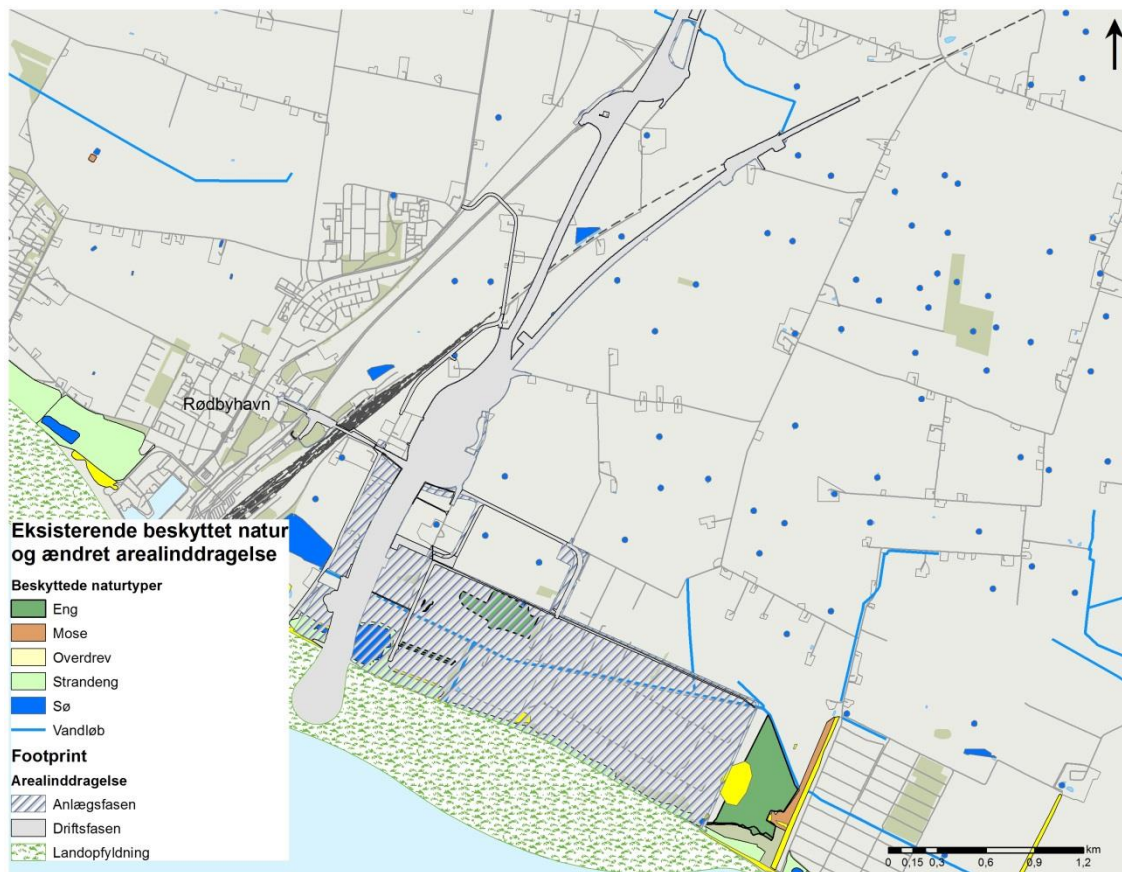
Figur 3: Skitse af opgradering af forbindelse mellem Færgevej (øst) og Strandholmsvej



3 Eksisterende forhold

På figur 4 er vist de eksisterende beskyttede naturarealer i projektområdet øst for Rødbyhavn, hvor ændringer finder sted, samt den ændrede arealinddragelse. For en mere detaljeret beskrivelse af natur og miljøforhold henvises til VVM-redegørelsen /1/, da alle ændringer af arealinddragelsen ligger indenfor undersøgelsesområdet for Kyst-kyst projektets miljøkortlægning.

Figur 4: Eksisterende beskyttet natur øst for Rødbyhavn, samt arealinddragelse.



4 Miljøvurdering

Fællestier

Behovet for et arbejdsareal ved etablering af fællestien øst for tunnelelementfabrikken vil medføre en midlertidig inddragelse af et mindre areal med § 3 beskyttede naturtyper. Den ekstra arealinddragelse omfatter 0,3 ha beskyttet natur (overdrev, strandeng, og strandoverdrev). Vegetationen vurderes at kunne retableres i løbet af 10 år, nogle steder dog op til 25 år. De inddagede 0,3 ha overdrev mv. vil blive erstattet i forholdet 1:2 og vil blive etableret i sammenhæng med øvrige arealer med erstatningsnatur på det nye landområde. Figur 5 viser ændringen af arealbehovet, samt eksisterende beskyttede naturtyper.

Figur 5: Arealinddragelse ved etablering af fællesstier.



Arealinddragelsen påvirker ikke det § 3 beskyttede engareal mellem tunnelementfabrikken og Hyldtofte Østersøbad. Dermed påvirker etablering af fællesstien heller ikke Bakkegøgelilje i det område, hvor det har deres hovedudbredelse, da dette ligger indenfor engarealet.

Udover inddragelse af 0,3 ha beskyttet overdrev mv., som erstattes i forholdet 1:2, vurderes det forøgede midlertidige og permanente arealbehov, ikke at medføre negative miljømæssige konsekvenser, hverken direkte eller i kumulation med kyst-kyst projektets øvrige aktiviteter, da den øvrige arealinddragelse sker på landbrugsarealer i omdrift, hvor der ikke vurderes at være naturmæssige beskyttelsesinteresser, og hvor der ikke er konstateret yngle- og rastelokaliteter for bilag IV-arter.

Lokalveje, midlertidigt arbejdsareal ved Færgevej (Øst) og Strandholmsvej, samt motorvejstilslutning

Der er ifølge Miljøportalen og undersøgelserne foretaget til VVM-redegørelsen ingen naturinteresser på arealerne, der berøres af ændringen af lokalveje og den midlertidige omdirigering af motorvejen, og der vurderes derfor ikke at være nogen yderligere miljøkonsekvenser af ændringen, end dem der er beskrevet i VVM - redegørelsen for den faste forbindelse over Femern BÆLT (kyst – kyst), 2013.

Udvidelse af krydsene ved Østersøvej og Færgevej, jf. figur 1, foretages under de fremskudte arbejder og behandles herunder.

5 Referencer:

/1/ Femern, 2013, Den faste forbindelse over Femern Bælt- VVM-redegørelse.