



Fremsat den 25. februar 2010 af transportministeren (Hans Christian Schmidt)

## Forslag

til

### Lov om udbygning af Fynske Motorvej mellem Odense Vest og Middelfart

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at udbygge hovedlandevej 40, Fynske Motorvej (E20), på strækningen mellem Odense Vest og Middelfart fra 4 til 6 spor.

*Stk. 2.* Strækningen, der omfattes af udbygningen, fremgår af bilag 1.

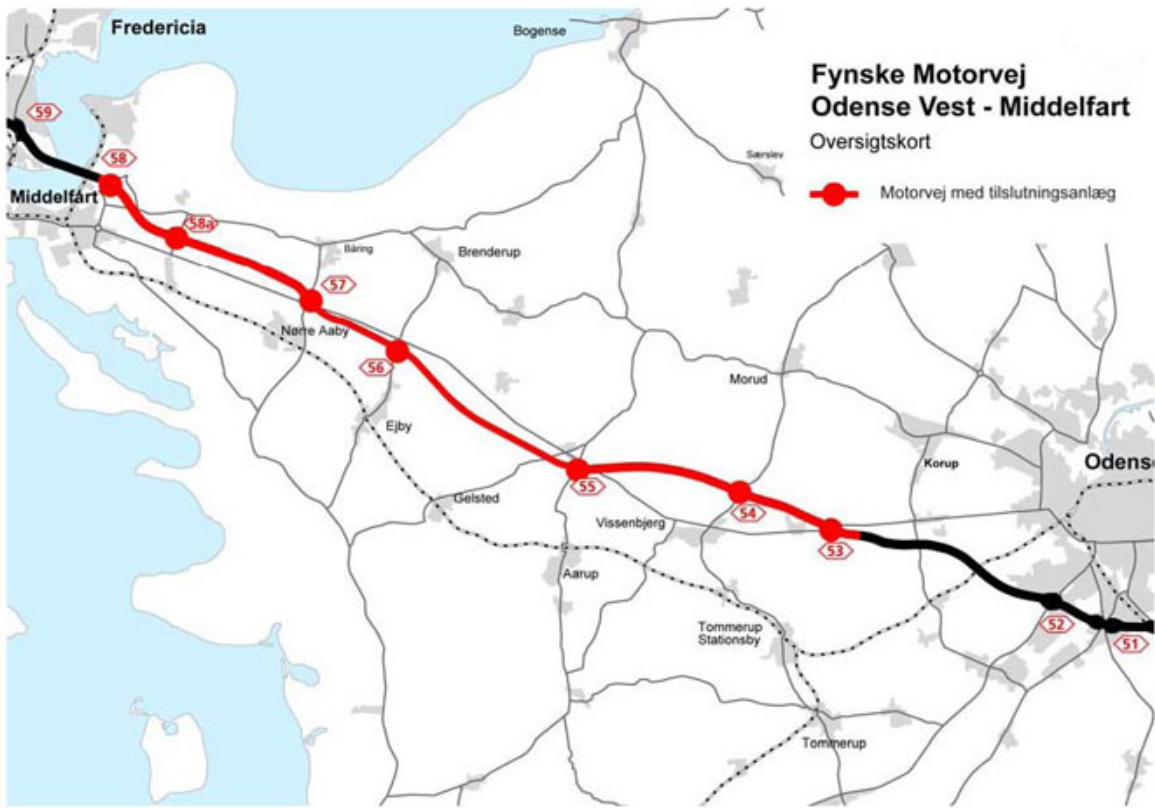
§ 2. På den i § 1 nævnte strækning kan der pålægges byggegrænser med en indbyrdes afstand på op til 120 m. Reglerne om byggegrænser i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse på byggegrænser pålagt i medfør af denne lov.

§ 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af det i loven nævnte projekt, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

*Stk. 2.* Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og takserationsmyndighederne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriationer vedrørende fast ejendom.

§ 4. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

## Bilag 1



## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### Indholdsfortegnelse:

1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund
  - 1.1 Hovedindhold
  - 1.2 Baggrund
2. VVM-undersøgelse og høring
3. Lovforslagets indhold
4. Beskrivelse af vejanlægget
  - 4.1 Funktion og kvalitet
  - 4.2 Tværprofil og linjeføring
  - 4.3 Tilslutninger og rampeanlæg
  - 4.4 Sideanlæg
  - 4.5 Lokalvejnet og stier
  - 4.6 Faunapassager
  - 4.7 Erstatningsnatur
  - 4.8 Støjafskærmning
  - 4.9 Vejudstyr og beplantning
  - 4.10 Vejafvanding
  - 4.11 Naboarealer
5. Trafikale konsekvenser
6. Trafiksikkerhed
7. Plan- og beskyttelsesforhold
8. Miljømæssige konsekvenser
  - 8.1 Arealindgreb og barrierevirkning
  - 8.2 Støj, luftforurening og klima
  - 8.3 Natur, landskab og fortidsminder
  - 8.4 Friluftsliv
  - 8.5 Overfladevand og grundvand
  - 8.6 Ressourceforbrug
  - 8.7 Forurennet jord
9. Alternativer
10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
  - 10.1 Anlægs- og samfundsøkonomi
  - 10.2 Årlig omkostning til anlæg af etape 1
  - 10.3 Konsekvenser for Vejdirektoratet
11. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
12. Administrative konsekvenser for borgerne
13. Forholdet til EU-retten
14. Høring over lovforslaget
15. Sammenfattende skema

#### 1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund

##### 1.1 Hovedindhold

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse af transportministeren til at udbygge den ca. 34 km lange strækning af hovedlandevej 40, Fynske Motorvej (E20), mellem

Odense Vest og Middelfart fra 4 til 6 spor. Udbygningen omfatter strækningen fra tilslutningsanlæg nr. 58, Middelfart, til ca. 2 km øst for tilslutningsanlæg nr. 53, Odense Vest.

Lovforslaget er et led i udmøntningen af aftale af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og Det konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Fol-

keparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om ”Bedre veje mv.”. Af aftalen fremgår, at der i foråret 2010 fremsættes anlægslov for hele strækningen mellem Odense Vest og Middelfart. Efter aftalen afsættes der i første omgang midler til udbygning af den ca. 10 km lange strækning mellem Middelfart og Nørre Aaby.

De partier, der deltager i aftalen, er enige om at drøfte finansieringen af udbygningen af de resterende strækninger i 2013.

### 1.2 Baggrund

Motorvejen mellem Odense Vest og Middelfart er en del af Europavej 20. Motorvejen indgår i det transeuropæiske vejnet, idet den skaber forbindelse mellem Sverige og Central- og Sydeuropa via Øresunds- og Storebæltsforbindelserne. Strækningen forbinder desuden Odense og Trekantsområdet, som begge er landsdelscentre og vigtige godstransportknudepunkter.

Et vigtigt led i etableringen af et motorvejsnet i Danmark var åbningen af den nye Lillebæltsbro i 1970. Samtidig åbnede de tilgrænsende motorvejsstrækninger til henholdsvis Nørre Stenderup på Jyllandssiden og til Nørre Aaby på Fyn. Strækningen mellem Gribsvad og Nørre Aaby blev åbnet i 1968, og resten af strækningen mellem Middelfart og Odense Vest mellem Gribsvad og Korsebjerg blev taget i brug i 1971. Motorvejen syd om Odense mellem Langeskov og Korsebjerg blev anlagt væsentligt senere og først taget i brug i 1985.

Hermed var Den Fynske Motorvej etableret med 4 spor hele vejen over Fyn, og i 1998 blev der med åbningen af Storebæltsforbindelsen skabt direkte forbindelse til motorvejsnettet øst for Storebælt.

I 2009 åbnede hele motorvejsstrækningen mellem Odense og Svendborg.

Der er meget fjerntrafik på motorvejen mellem Odense og Middelfart men også en del regional pendlingstrafik, specielt ved Odense og Middelfart. Ca. 85 % af personbiltrafikken og ca. 90 % af lastbiltrafikken mellem Sjælland og Jylland benytter motorvejen mellem Odense Vest og Middelfart.

Trafikken på motorvejen mellem Odense Vest og Middelfart er i de sidste 10 år steget med gennemsnitlig ca. 6 % pr. år. Der har dog været et spring i trafikken fra 1997 til 1999 som følge af åbningen af Storebæltsbroen i 1998. Efter 2000 har stigningen været knap 4 % pr. år. Den stigende trafik har medført, at der i myldretiderne er fremkommelighedsproblemer, specielt på den vestlige del af strækningen. Den stigende trafik har desuden medført, at der er problemer med at afvikle trafikken i rampekryds i myldretiden på grund af utilstrækkelig kapacitet.

### 2. VVM-undersøgelse og høring

Som led i udmøntningen af aftalen af 5. november 2003 mellem regeringen (Venstre og Det konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne om investeringer på trafikområdet har Vejdirektoratet gennemført en VVM-undersøgelse for en udbygning af Fynske Motorvej mellem Odense Vest og Middelfart.

VVM-undersøgelsen er gennemført i perioden 2005 til 2008. VVM-processen blev indledt med en offentlighedsfase, hvor der blev afholdt borgermøder og borgerne blev opfordret til at indsende idéer og forslag til undersøgelsen.

Resultatet af VVM-undersøgelsen er beskrevet i Vejdirektoratets VVM-redegørelse, som omfatter følgende 3 rapporter:

- Udbygning af Den Fynske Motorvej E20 mellem Odense Vest og Middelfart  
VVM-redegørelse – Sammenfattende rapport – Rapport 318  
Vejdirektoratet 2008
- Udbygning af Den Fynske Motorvej E20 mellem Odense Vest og Middelfart  
VVM-redegørelse – Miljøvurdering – Rapport 319  
Vejdirektoratet 2008
- Udbygning af Den Fynske Motorvej E20 mellem Odense Vest og Middelfart  
VVM-redegørelse – Arealanvendelsesanalyse – Rapport 320  
Vejdirektoratet 2008

Rapporterne kan læses på [www.vejdirektoratet.dk](http://www.vejdirektoratet.dk). Der er herudover udarbejdet en række tekniske baggrundsrapporter.

VVM-redegørelsen blev den 11. august 2008 sendt til Trafikudvalget til orientering (Trafikudvalget 2007-08 (2. samling), TRU alm. del Bilag 462).

VVM-redegørelsen var fremlagt i offentlig høring i perioden 7. juli til 15. september 2008, og der blev udsendt informationsbrev til ca. 1.000 lodsejere i undersøgelseskorridoren.

I forbindelse med høringen afholdt Vejdirektoratet borgermøde i Middelfart den 27. august 2008 og i Visenbjerg den 28. august 2008, hvor i alt ca. 240 borgere deltog.

Vejdirektoratet modtog i høringsperioden 65 høringsvar, heraf 4 fra offentlige myndigheder, 6 fra virksomheder og interesseorganisationer og 55 fra borgere og grupper af borgere (eksempelvis grundejerforeninger). Alle henvendelser er besvaret individuelt.

Odense, Assens og Middelfart Kommuner anbefalede alle i deres høringssvar, at motorvejsudbygningens miljøkonsekvenser mindskes som beskrevet i VVM-redegørelsen ved etablering af afværgeforanstaltninger som eksempelvis erstatningsvandhuller og faunapassager samt sikring af drikkevandet mod påvirkning fra vejprojektet. Odense Kommune mente endvidere, at Vejdirektoratet bør foretage en ny støjberegning med den nyeste støjberegningsmodel og med trafiktal fremskrevet til 2017 og 2027. Vejdirektoratet har efter høringen foretaget en ny støjberegning med den nye støjberegningsmodel Nord 2000. Resultaterne af denne fremgår af afsnit 8.2.

37 henvendelser fra borgere og grundejerforeninger omhandler støjgener som følge af motorvejsudvidelsen og anmoder Vejdirektoratet om at etablere yderligere støjdæmpende foranstaltninger.

Høringen er beskrevet i Vejdirektoratets notat fra marts 2009: "Udbygning af Den Fynske Motorvej E20 mellem Odense Vest og Middelfart. VVM-redegørelse – Høringsnotat vedrørende den offentlige høring i perioden 7. juli - 15. september 2008".

Efter den offentlige høring har Vejdirektoratet foretaget følgende justeringer af det i VVM-redegørelsen beskrevne hovedforslag:

- Udbygning af sideanlæggene Kildebjerg Nord og Syd samt Lillebælt Nord og Syd er udtaget af hovedforslaget og i stedet beskrevet som varianter (tilvalgsmuligheder)
- Hævning af broen, der fører Gelstedvej over motorvejen, er udgået af hovedforslaget, da dette delprojekt jf. aftalen om "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009 udføres som en del af projektet "Øget højde på motorvejsbroer"
- Det i hovedforslaget beskrevne trafikledelsessystem i anlægsfasen er revurderet og reduceret i omfang og standard

### 3. Lovforslagets indhold

På baggrund af en samlet vurdering af de gennemførte undersøgelser og høringer og den politiske aftale af 2. december 2009 om "Bedre veje mv." foreslås, at transportministeren bemyndiges til at udbygge Fynske Motorvej mellem Odense Vest og Middelfart fra 4 til 6 spor. Udbygningen sker på grundlag af det af Vejdirektoratet udarbejdede hovedforslag med de justeringer, der fremgår af afsnit 2.

Endvidere foreslås en hjemmel til at pålægge bygge- linjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m. Bygge- linjer skal sikre mulighed for en fremtidig udvidelse af

vejen til større bredde, idet der inden for byggelinjerne ikke må opføres bebyggelse m.m.

Endelig foreslås en bemyndigelse til transportministeren til i særlige tilfælde at forlodserhverve ejendomme, der berøres særligt indgribende af motorvejsudbygningen.

## 4. Beskrivelse af vejanlægget

### 4.1 Funktion og kvalitet

Forslaget omfatter en ca. 34 km lang udbygning af Fynske Motorvej på strækningen mellem Odense Vest og Middelfart, hvori indgår en ca. 2 km lang strækning øst for tilslutningsanlæg nr. 53, Odense Vest.

Motorvejen forventes som i dag at have en tilladt hastighed på 130 km/t, dog med 110 km/t på strækningen øst for sideanlæggene Kildebjerg Nord og Syd samt på strækningen øst for tilslutningsanlæg nr. 58, Middelfart, og frem til Lillebæltsbroen.

Vejprojektet gennemføres med vægt på, at motorvejsudbygningen skal fremstå som en helhed og således, at det færdige anlæg tilpasser sig omgivelserne.

Processen, der omfatter projektering, arealerhvervelse, udbud i licitation og det egentlige anlægsarbejde, gennemføres på en måde, hvor projektets forløb er dokumenteret og efterfølgende evalueret.

Under og efter anlægsperioden evalueres anlæggets effekt på trafikafvikling, sikkerhed og miljø.

### 4.2 Tværprofil og linjeføring

Motorvejen anlægges på hele udbygningsstrækningen som en 6-sporet motorvej med et 38,5 m bredt tværprofil bestående af 2 kørebaner a 12,25 m afstribet med 3 kørespor a 3,75 m og 2 kantbaner a 0,5 m, 2 belagte nødrabatter a 1 m ind mod midterrabbatten, en 4 m bred midterrabat med ståldautoværn og græs eller lav vegetation samt 2 nødspor a 3 m og 2 yderrabatter a 1 m.

Det nuværende tværprofil er 31 – 32 m bredt og den eksisterende midterrabat er 6 m bred.

Tværfaldet på kørebanerne ændres fra de nuværende 15-20 ‰ til 25 ‰ for at sikre, at regn- og smeltevand hurtigt kan løbe væk fra kørebanen.

Motorvejen udbygges symmetrisk fra 4 til 6 spor, og den nuværende motorvejs linjeføring/centerlinje forudsættes bibeholdt.

### 4.3 Tilslutninger og rampeanlæg

Mellem Odense Vest og Middelfart er der i alt 6 tilslutningsanlæg, der alle opretholdes og ombygges som led i udvidelsen af motorvejen fra 4 til 6 spor:

- Tilslutningsanlæg nr. 58, Middelfart, ombygges. Den eksisterende bro udskiftes. Den endelige udformning af rampekrydsene revurderes i forbindelse med detailprojekteringen. Udformningen af en ny stiforbindelse revurderes i forbindelse med detailprojekteringen.
- Tilslutningsanlæg nr. 57, Nørre Aaby, er i dag udformet som et S-anlæg. Den sydlige del af anlægget ombygges til principielt samme udformning som det eksisterende anlæg, dog i en lidt mere komprimeret form. Ved den nordlige del af anlægget tilpasses ramperne til den udbyggede motorvej.
- Tilslutningsanlæg nr. 56, Ejby, ombygges. Rampekrydsene udformes som rundkørsler, hvor ramperne tilsluttes. Herved tages højde for de nuværende dårlige oversigtsforhold i rampekrydsene. Den eksisterende bro genanvendes.
- Tilslutningsanlæg nr. 55, Aarup, ombygges. Rampekrydsene udformes som rundkørsler, hvor ramperne tilsluttes. Herved tages højde for de nuværende dårlige oversigtsforhold i rampekrydsene. Den eksisterende bro genanvendes.
- Tilslutningsanlæg nr. 54, Vissenbjerg, ombygges. Rampekrydsene udformes som rundkørsler, hvor ramperne tilsluttes. Herved tages højde for de nuværende dårlige oversigtsforhold i rampekrydsene og fremkommelighed for vindmølletransporter. Den eksisterende bro genanvendes.
- Tilslutningsanlæg nr. 53, Odense Vest, ombygges. Det nordlige rampekryds udformes som en 2-sporet rundkørsel, uden på hvilken der anlægges en vestvendt 'shuntrampe', hvorved trafik fra Odense mod Middelfart kan køre på motorvejen uden først at skulle igennem rundkørslen. Løsningen sikrer, at trafikanter fra syd får mulighed for at køre på motorvejen i vestgående retning, hvilket ikke er tilfældet i dag. De sydlige ramper ombygges til et 'halvt B-anlæg'. Den eksisterende bro genanvendes.

Der etableres desuden et nyt tilslutningsanlæg nr. 58a, Middelfart Øst, med tilslutning til den eksisterende kommunevej Aulbyvej ca. 3,5 km øst for tilslutningsanlæg nr. 58 Middelfart. Tilslutningsanlæg 58a udformes som et ruderaanlæg med rundkørsler nord og syd for motorvejen. Den nuværende bro, der fører Aulbyvej over motorvejen, udskiftes ved etablering af det nye tilslutningsanlæg. Eventuelle ombygninger af Aulbyvej og af krydset Aulbyvej/Hovedvejen, der er beliggende ca. 0,8 km syd for motorvejen, forudsættes udført af Middelfart Kommune.

Der eksisterer i dag samkørselspladser ved alle 6 eksisterende tilslutningsanlæg, som alle bevares. Ved tilslutningsanlæg nr. 53, Odense Vest, etableres en ny samkørselsplads udover den eksisterende, og ved nr. 58a, Middelfart Øst, etableres en ny samkørselsplads.

#### 4.4 Sideanlæg

Der er i alt 5 sideanlæg (rastepladser) på strækningen mellem Odense Vest og Middelfart:

- Kildebjerg Nord og Kildebjerg Syd
- Ålsbo Nord
- Lillebælt Nord og Lillebælt Syd

Ålsbo Nord er under afvikling.

En udbygning af sideanlæggene Lillebælt Nord og Syd samt Kildebjerg Nord og Syd indgår ikke i projektet, men partierne bag aftalen af 2. december 2009 om "Bedre veje mv." er enige om at være særligt opmærksomme på udbygning af rastepladser ved Lillebælt i forbindelse med de kommende års udmøntning af midler fra pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse.

#### 4.5 Lokalvejnet og stier

Eksisterende over- og underføringer for veje og stier bibeholdes men ombygges i fornødent omfang.

Ved tilslutningsanlæg nr. 53, Odense Vest, og nr. 58, Middelfart, etableres nye stiforbindelser for cyklister og gående i forbindelse med ombygning af tilslutningsanlæggene. Herved forbedres trafiksikkerheden for cyklister og gående på de lokale veje, som krydser motorvejen ved tilslutningsanlæg nr. 53 og 58.

Omfanget af ændringerne for lokale veje og stier forudsættes endeligt fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen og ved ekspropriationskommissionens behandling.

#### 4.6 Faunapassager

For at begrænse vejens barrierenvirkning etableres 6 nye faunapassager på strækningen i form af en vådpassage, fire tørpassager og en paddeunderføring.

Der opsættes dyre- og paddehegn langs motorvejen omkring faunapassager samt på delstrækninger, hvor der er beplantning tæt ved motorvejen og i øvrigt, hvor der kan være væsentlig risiko for påkørsel af dyr.

#### 4.7 Erstatningsnatur

7 mindre vandhuller, hvoraf de 6 er potentielle yngleområder for padder, og et, hvor der er registreret en egentlig ynglebestand af springfrøer, der er omfattet af

EU-habitatdirektivets bilag IV, vil blive berørt af motorvejsudbygningen. For at kompensere for vejens barrierevirkning og sikre den økologiske funktionalitet etableres ca. 14 erstatningsvandhuller.

Antallet af vandhuller og deres udformning og placering skal sikre opretholdelse af den økologiske funktionalitet for de dyrearter, som findes i området og er listet på EU-habitatdirektivets bilag IV, og som EU-landene har en særlig forpligtelse til at sikre levesteder for.

I det omfang der skal flyttes paddeyngel/ægsgnore eller lignende fra nuværende vandhuller til fremtidige erstatningsvandhuller, vil der blive søgt om tilladelse hertil, jf. artsfredningsbekendtgørelsen.

De fredskovområder, der bliver inddraget ved motorvejsudbygningen, vil blive erstattet andetsteds efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen og By- og Landskabsstyrelsen.

Erstatningsskoven skal som udgangspunkt være mindst 110 % og højst 200 % af det areal, den skal erstatte.

#### 4.8 Støjafskærmning

Der opsættes 3 m høje støjskærme langs motorvejen på 9 delstrækninger ud for samlede boligbebyggelser. Derudover opsættes støjskærme mellem motorvejen og sideanlæggene Lillebælt Nord og Syd. I alt opsættes ca. 6,6 km støjskærme. Mellem motorvejen og sideanlæggene Kildebjerg Nord og Syd etableres ca. 2,5 m høje støjvolde.

Støjskærmenes udformning og materialevalg vil blive nærmere fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen.

Hovedforslaget omfatter anvendelse af en støjreducerende vejbelægning.

I forbindelse med detailprojekteringen vil støjforholdene blive nærmere undersøgt, og Vejdirektoratet vil forsøge at minimere støjgenerne ved at yde tilskud til facadeisolering til især enkeltliggende ejendomme. Tilskuddets størrelse afhænger af støjbelastningen. Ved boliger med en støjbelastning på mere end 73 dB ydes tilskud på 90 % af omkostningen til facadeisolering, ved et støjniveau i størrelsesordenen 68-73 dB ydes tilskud på 75 %, og ved et støjniveau i størrelsesordenen 63-68 dB ydes tilskud på 50 %. Det maksimale beløb er pr. 1. januar 2009 dog fastsat til 115.300 kr. inkl. moms (bygereguleringsindeks 121,2).

Vejdirektoratet har efter høringen foretaget en ny støjberegning med den nye støjberegningsmodel Nord 2000. Resultaterne af den supplerende støjberegning har ikke givet anledning til at foreslå ændret omfang af støjafskærmning.

#### 4.9 Vejudstyr og beplantning

Vejen udstyres med vejtavler, autoværn, kantpæle, nødtelefoner, trafikregistreringsudstyr, vintervarslingsudstyr og kameraovervågning.

Der etableres vejbelysning i alle rundkørsler, hvor motorvejsramperne tilsluttes. Desuden belyses stiftorbindelserne ved tilslutningsanlæggene ved Odense Vest og ved Middelfart. Der opsættes belysning på sideanlæggene og på samkørselspladserne.

Ud over etableringen af et grundsystem, der bl.a. består af nødtelefoner, strømforsyning og dataindsamling til trafikstatistik, etableres endvidere et trafikledelsessystem i anlægsperioden, som omfatter hastighedsregulering og køvarsling, kameraovervågning, udvidet beredskab på arbejdsstrækningen og information om usædvanlige trafikforhold og om forventede rejsetider. Grundsystemet gøres permanent. Trafikledelsessystemet skal anvendes til at styre og regulere trafikken samt til at overvåge trafikafviklingen på motorvejen i anlægsperioden for at sikre en hurtig indsats ved ulykker eller hændelser, som kan skabe gener for trafikafviklingen. Der vil i det videre arbejde foregå en detaljeret planlægning af beredskab og trafikafvikling med de berørte kommuner, politiet og redningstjenester.

Skråninger og øvrige vejarealer beplantes, hvor det findes hensigtsmæssigt i forhold til trafiksikkerhed, æstetik og naturhensyn. Art og omfang af beplantning fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

#### 4.10 Vejafvandning

Der etableres kantopsamling i vejsiderne, og alt vejvand fra kørebanearealer vil blive ledt i et lukket rørsystem til regnvandsbassiner. Fra bassinerne, hvor urenheder bundfældes, løber vandet videre i kontrollerede mængder til de nærliggende vandløb.

Eventuelt spild af forurenende stoffer på vejen tilbageholdes med lukkemekanisme i regnvandsbassinerne, hvor stofferne kan opsamles eller bundfældes.

Udbygningen af motorvejen medfører, at en stor del af det eksisterende afvandingsssystem skal udskiftes. Der anlægges ca. 29 nye regnvandsbassiner, og 7 af de eksisterende bassiner udbygges. Placering og udformning af bassinerne fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

#### 4.11 Naboarealer

I de tilfælde, hvor bolig- eller erhvervsbebyggelse ligger tæt på vejanlægget, søges indgrebet reduceret med støttemure eller spunsvægge.

Vejens udseende mod naboarealer fastlægges i samarbejde med de berørte kommuner og naboer, bl.a. med hensyn til beplantning og transparente/ikke transparente støjskærme.

For at gennemføre anlægsarbejderne er det nødvendigt at disponere over arbejdsarealer. Behovet for arbejdsarealer vil blive fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen. Arbejdsarealerne retableres og afleveres efter endt brug til ejerne.

Lovforslaget giver endvidere mulighed for at pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m, jf. afsnit 3. Byggelinjer på ejendomme vil i øvrigt få virkning som byggelinjer pålagt i henhold til lov om offentlige veje § 34.

### 5. Trafikale konsekvenser

Der er i dag fremkommelighedsproblemer på udbygningsstrækningen, som med den forventede trafikvækst vil vokse i både hyppighed og omfang. En udbygning af motorvejen vil forbedre fremkommeligheden for trafikanterne.

De trafikale konsekvenser af at udbygge motorvejen mellem Odense Vest og Middelfart er beregnet med en trafikmodel med udgangspunkt i en beregning for basisåret 2015. Tilsvarende er gennemført beregninger af en situation, hvor den nuværende 4-sporede motorvej bevares uændret (det såkaldte "0-alternativ").

Uden udbygning af motorvejen mellem Odense Vest og Middelfart er hverdagsdøgntrafikken beregnet til at stige fra 48.000 biler i døgnet i 2005 til ca. 65.000 biler i 2015, svarende til en stigning på 34 %.

Udbygningen af motorvejen fra 4 til 6 spor mellem Odense Vest og Middelfart medfører, at trafikbelastningen i 2015 øges med ca. 500-700 biler i døgnet i forhold 0-alternativet. Dette skyldes primært, at fremkommeligheden på motorvejen forbedres. Øst for Middelfart vil trafikken øges med ca. 1.500 biler i døgnet som følge af det nye tilslutningsanlæg nr. 58a, Middelfart Øst.

Trafikken på den gamle hovedlandevej reduceres med 100-1.000 biler pr. døgn som følge af den udbyggede motorvej.

Udgangspunktet for trafikafviklingen i anlægsperioden er, at den størst mulige andel af trafikken skal fastholdes på motorvejen og afvikles med færrest mulige gener. Ud fra trafikberegninger er det vurderet, at op til 9.000 biler pr. hverdagsdøgn – eller ca. 14 % af den trafik, der ellers ville køre på motorvejen – vil benytte det lokale vejnet.

Der vil i det videre arbejde foregå en detaljeret planlægning med de involverede vejbestyrelser og andre

myndigheder for at sikre den bedst mulige afvikling af trafikken i anlægsperioden.

### 6. Trafiksikkerhed

Risikoen for eksempelvis bagendekoalitioner på motorvejsstrækningen mindskes som følge af udvidelsen, hvilket vil forbedre trafiksikkerheden og reducere antallet af trafikuheld.

Endvidere vil den ændrede udformning af rampekrydsene i tilslutningsanlæggene have en positiv effekt for trafiksikkerheden, idet de ombygges fra at være almindelige kryds med vigepligt og problematiske oversigtsforhold til rundkørselsløsninger med gode oversigtsforhold.

Forholdene forbedres for bløde trafikanter ved etablering af nye fællesstier i eget tracé ved tilslutningsanlæg nr. 53, Odense Vest, og nr. 58, Middelfart.

Den begrænsede overflytning af trafik som følge af udvidelsen betyder, at der ikke opnås nogen mærkbar forbedring af trafiksikkerheden som følge af overflytning af trafik fra landeveje til den mere sikre motorvej.

### 7. Plan- og beskyttelsesforhold

Det nærmeste Natura 2000-område er beliggende ca. 3 km fra motorvejen, og det vurderes, at hovedforslaget ikke vil få hverken direkte eller indirekte konsekvenser for Natura 2000-områder.

7 mindre vandhuller, hvor 6 er potentielle yngleområder for padder og et, hvor der er registreret en egentlig ynglebestand af springfrøer, der er omfattet af EU-habitatdirektivets bilag IV, vil blive berørt af motorvejsudbygningen, jf. afsnit 4.7.

Størstedelen af strækningen forløber i områder med særlige drikkevandsinteresser.

Fire mindre områder belagt med fredskovpligt vil blive berørt af udbygningen.

Møllebækken, der i dag er rørlagt under motorvejen på en ca. 0,5 km lang strækning, frilægges og retableres med et naturligt bugtet forløb syd for motorvejen, hvorved der skabes optimale passageforhold for vandlevende dyr.

Motorvejsudbygningen vil ikke få nævneværdige konsekvenser for jord- og stendiger.

To bygninger af middel bevaringsværdi på Middelfartvej vil skulle fjernes for at give plads til anlæg af ny rundkørsel ved tilslutningsanlæg nr. 53, Odense Vest.

Da alle forbindelser over og under motorvejen oprettholdes, vil en udbygning af motorvejen ikke medføre



forringede muligheder for at anvende området til friluftsskaktiviteter.

By- og Landskabsstyrelsen har meddelt sin principgodkendelse af projektet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20.

Odense, Assens og Middelfart kommuner har meddelt Vejdirektoratet, at kommunerne er indstillet på at give de nødvendige tilladelser og dispensationer efter planloven, naturbeskyttelsesloven, miljøbeskyttelsesloven, vandløbsloven, museumsloven og anden relevant lovgivning. Tilladelserne forventes meddelt i henhold til de vilkår, der er stillet i høringssvarene til Vejdirektoratet.

De konkrete tilladelser og dispensationer, der er nødvendige for anlæggets gennemførelse, vil blive søgt løbende i forbindelse med projekteringen af anlægget.

## 8. Miljømæssige konsekvenser

I VVM-redegørelsen har Vejdirektoratet redegjort for de forventede miljømæssige konsekvenser af udbygningen. Konsekvenserne er resumeret nedenfor.

### 8.1 Arealindgreb og barrierevirkning

Der skønnes at være behov for permanent arealerhvervelse ved ekspropriation af 70–80 ha til vejanlægget. Dette vil berøre 185-210 ejendomme, heraf landbrugsarealer i et mindre omfang. Arealerne medgår til udvidelse af selve vejstrækningen samt til ombygning af de 6 eksisterende tilslutningsanlæg og til et nyt tilslutningsanlæg. Dertil kommer eventuelt arealer til udvidelse af sideanlæg (rastepladser), samkørselspladser og regnvandsbassiner m.v.

Det vurderes, at der skal totaleksproprieres 10-15 ejendomme.

Der forventes eksproprieret 2–3 ha fredskovsareal, som grænser op til motorvejen. Arealet indgår i den samlede permanente arealerhvervelse.

Adgangsforholdene for nogle få ejendomme ændres, og lokale adgangsveje langs motorvejen vil blive omlagt i forbindelse med udbygningen.

Af hensyn til gennemførelse af anlægsarbejderne skal der ske en midlertidig arealerhvervelse til arbejdsarealer og udsætningsområder for deponering af jord m.v. i anlægsperioden i en samlet størrelsesorden af 185–200 ha. Disse arealer retableres og leveres tilbage til de berørte ejendomme efter endt brug.

Omfanget af ekspropriationer vil blive fastlagt endeligt af den ekspropriationskommission, der skal godkende projektet ved en besigtigelsesforretning. Ekspropriationer til motorvejsudvidelsen sker med hjemmel i lovforslagets § 3, vejlovens § 43 og efter reglerne i lov

om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

Vejens barrierevirkning er uforandret, da alle eksisterende vej- og stibroer bibeholdes.

### 8.2 Støj, luftforurening og klima

Vejdirektoratet har efter høringen foretaget en ny støj-beregning med den nye støj-beregningsmodel Nord 2000. Efter denne model beregnes det gennemsnitlige støjniveau over døgnet ( $L_{den}$ ) ved at give et tillæg til støjen om aftenen og om natten på henholdsvis 5 og 10 dB for at tage højde for den forstærkede gene som følge af støj på disse tidspunkter. Herved bliver det beregnede døgngennemsnit ca. 3 dB højere, hvorfor den vejledende grænseværdi er fastsat til 58 dB ( $L_{den}$ ), hvilket svarer til samme beskyttelsesniveau som den tidligere anvendte grænseværdi på 55 dB ( $L_{Aeq24h}$ ).

Såfremt der ikke sker en udbygning af motorvejen, og støjafskærmningen er som i dag, vil 633 helårs- og fritidsboliger være belastet med mere end 58 dB ( $L_{den}$ ), og heraf vil 55 boliger være støjbelastet med mere end 68 dB ( $L_{den}$ ).

En udbygning af motorvejen mellem Odense Vest og Middelfart medfører, at antallet af helårs- og fritidsboliger belastet med mere end 58 dB ( $L_{den}$ ) i 2015 vil blive reduceret med ca. 118 boliger, og antallet af boliger støjbelastet med mere end 68 dB ( $L_{den}$ ) vil blive reduceret med ca. 31 boliger.

Udbygningen af motorvejsstrækningen vil have en minimal betydning for emissionen af de betydende luftforureningskomponenter. Stigningen i emissioner fra den udbyggede motorvej vil i 2015 være 0,6 % for  $CO_2$  svarende til 7.000 tons pr. år i forhold til et scenarie, hvor motorvejen ikke udbygges. Stigningen i emissioner af  $NO_x$ , HC, CO,  $SO_2$  og partikler er samlet set 0,1-0,6 %.

Beregningerne er foretaget med emissionsfaktorer svarende til de beregnede gennemsnitshastigheder. Der er således ikke taget højde for de positive  $CO_2$ -effekter, som følger af, at kødannelser med "stop and go" i myldretiderne reduceres ved udbygningen af motorvejen.

### 8.3 Natur, landskab og fortidsminder

Motorvejen forløber i dag gennem i et område med en del spredt bebyggelse og flere mindre landsbyer. Der er desuden flere erhvervsområder placeret tæt på vejen. Nærheden til Odense og de mange mindre byer medfører, at naturområderne har stor rekreativ værdi.

Det vurderes, at den største negative påvirkning af de biologiske forhold allerede er forårsaget af den eksisterende motorvejs barriereeffekt. Konsekvensen af barriereeffekten er, at man har fået opsplittet bestande af dyr og reduceret den genetiske udveksling og variation i området.

For at mindske barriereeffekten etableres 6 nye faunapassager på strækningen i form af en vådpassage (5x12,5 m), fire tørpassager (rør med en diameter på 1,6 m) samt en paddeunderføring (rør med en diameter på 1,4 m). Ved etablering af paddeunderføring vil den økologiske funktionalitet for arten springfrø, der er omfattet af EU-habitatdirektivets bilag IV, kunne sikres.

Anlægsarbejdet vil medføre en landskabelig påvirkning. Efter anlægsperioden og retablering af beplantningen vil der ikke være væsentlige landskabelige ændringer.

En række beskyttede jord- og stendiger berøres af udbygningen af motorvejen. Størstedelen af disse diger ligger enkeltvist, og kun den ene ende af digerne berøres. Ingen af de berørte diger er sogneskel, der tillægges særlig stor betydning. Da alle digerne i forvejen er berørt af den eksisterende motorvej, vil udvidelsen af vejen ikke betyde nogen nævneværdige ændringer i berøringsgraden.

Odense Bys Museer har kortlagt lokaliteter af arkæologisk interesse. Der er særligt bevaringsværdige landsbyer i en afstand af 1-2 km fra motorvejen. Disse landsbyer vil ikke blive påvirket ved en udvidelse af motorvejen.

Inden anlægsarbejdet går i gang, vil Odense Bys Museer foretage en arkæologisk forundersøgelse på de arealer, der berøres af vejudvidelsen.

#### 8.4 Friluftsliv

De friluftsmæssige interesser ligger primært i det større sammenhængende landskabsområde på strækningens østlige del og er mestendels knyttet til områder, der ligger i nogen afstand fra motorvejen. Da alle forbindelser over og under motorvejen opretholdes, vil en udbygning af motorvejen ikke medføre forringede muligheder for at anvende området til friluftaktiviteter.

#### 8.5 Overfladevand og grundvand

Motorvejen forløber på størstedelen af udbygningsstrækningen igennem områder med særlige drikkevandsinteresser. Der vil i forbindelse med anlægsperioden blive etableret afværgeforanstaltninger for at imødegå risiko for forurening af grundvandet.

I forbindelse med udbygningen af motorvejen moderniseres afvandingssystemet, idet der etableres et lukket afvandingssystem med opsamling af alt vejvand, jf. afsnit 4.10. Dette medfører en reduktion af risikoen for forurening af grundvand og overfladevand i forhold til situationen i dag.

Motorvejen ligger tæt på 15 mindre vandløb og et større vandløb, der alle skal modtage regn- og smeltevand fra vejen.

Af de fem vandløb, der krydser motorvejen, forbedres passageforholdene i de to. Møllebækken, der i dag er rørlagt under motorvejen på en ca. 0,5 km lang strækning, frilægges og retableres med et naturligt bugtet forløb syd for motorvejen, hvorved der skabes optimale passageforhold for vandlevende dyr, jf. afsnit 7. Den nuværende underføring for Gremmeløkke Å udskiftes med en egentlig faunapassage, der giver gode passageforhold for større landlevende dyr, herunder rådyr.

For de øvrige vandløb er det på baggrund af de eksisterende forhold vurderet, at der ikke er behov for at forbedre passageforholdene i forbindelse med motorvejsudvidelsen.

#### 8.6 Ressourceforbrug

Forbrug af råstoffer er opgjort på grundlag af et skitseprojekt for vej-, bro-, afvanding- og sideanlæg. Hertil kommer en mindre mængde af diverse materialer til afstribning, autoværn, skiltning m.m.

Forbruget af asfalt (ca. 365.000 tons), stabilgrus og bundsikringsgrus (i alt ca. 860.000 m<sup>3</sup>) er betydeligt, men det forventes, at de nødvendige materialer kan skaffes inden for regionen. Forbruget vurderes ikke at være problematisk i forhold til de nationale ressourcer. Grus fra afgravninger og asfalt fra opbrydninger genbruges.

Der er et relativt stort jordoverskud (ca. 820.000 m<sup>3</sup>), der primært udgøres af råjord, der sandsynligvis ikke er forurennet. Denne jord vil kunne genanvendes til andre anlæg eller til terrænmodellering. Det er ikke i detaljer planlagt, hvordan jorden skal anvendes eller deponeres.

Affald og genanvendeligt materiale skal håndteres i henhold til myndighedernes anvisning.

#### 8.7 Forurennet jord

Det øverste jordlag af vejgrunden er klassificeret som potentiel forurennet og vil som udgangspunkt indgå i vej-anlæggets dæmninger og tilslutningsanlæg. Det sker efter myndighedernes anvisning/tilladelse efter mere detaljerede undersøgelser, der danner grundlag for den konkrete jordhåndtering i projektet.

Seks arealer, som potentielt kan være forurenede (fokusarealer), kan blive berørt direkte af motorvejsudbygningen, og syv fokusarealer tangerer udbygningen.

Ved arbejde i forurenede jord skal jorden bortskaffes eller indbygges i projektet efter særlige regler i henhold til gældende lovgivning og bestemmelser.

## 9. Alternativer

I VVM-redegørelsen er en række alternativer med hensyn til fysisk udbygning af den eksisterende motorvej undersøgt:

- Ingen udbygning af motorvejen mellem Odense Vest og Middelfart – det såkaldte 0 ("nul") alternativ
- Mindre udbygninger af motorvejen mellem Odense Vest og Middelfart – det såkaldte 0+ ("nulplus") alternativer
- Udbygning af den kollektive trafik i stedet for en udbygning af motorvejen mellem Odense Vest og Middelfart – det såkaldte K+ alternativ
- Udbygning af motorvejen mellem Odense Vest og Middelfart fra 4 til 6 spor som en delvis asymmetrisk udvidelse. Desuden er vurderet en løsning med reversible (vendbare) spor
- Udbygning af motorvejen mellem Odense Vest og Middelfart fra 4 til 8 spor

Disse alternativer er ud fra en samlet vurdering af miljømæssige, trafikale og samfundsøkonomiske konsekvenser fravalgt som mindre egnede end hovedforslaget.

Derudover er der undersøgt en række variantløsninger:

- Variant A: Afvandingsystemet dimensioneret for et kraftigere regnskyl end foreskrevet i Vejreglerne
- Variant B: Et trafikledelsessystem på den færdige vej
- Variant C: Et trafikledelsessystem udbygget med hastighedsregulering på nabostrækningerne
- Variant D: Trafikledelsessystemet suppleret med udvidet vejarbejdsinformation
- Variant E: Tilslutningsanlæg 53, Odense Vest, udformet som et ruderanlæg med 2-sporede rundkørsler på Middelfartvej
- Variant F: Tilslutningsanlæg 53, Odense Vest, udformet som et ruderanlæg med en stor fordelerring
- Variant H: Udbygning af Kildebjerg N og S
- Variant I: Udbygning af Lillebælt N og S

Ingen af varianterne er medtaget i lovforslaget, men det fremgår af aftalen af 2. december 2009 om "Bedre veje mv.", at partierne bag aftalen vil være særligt opmærksomme på udbygning af rasteplasser ved Lillebælt i forbindelse med de kommende års udmøntning af midler fra pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse.

## 10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

### 10.1 Anlægs- og samfundsøkonomi

Anlægsoverslagene for hovedforslaget og for varianterne er udarbejdet i henhold til Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet.

Anlægsoverslaget er opgjort på 4 niveauer: Fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget.

Fysikoverslaget er udarbejdet ved hjælp af Vejdirektoratets overslagssystem. Det vil sige, at det er baseret på teoretiske mængder fra det foreliggende skitseprojekt og enhedspriser og erfaringer fra de seneste sammenlignelige anlægsarbejder.

Fysikoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede udformning, mængder m.v. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i priserne på ejendomsmarkedet og konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse.

I henhold til principperne for ny anlægsbudgettering har det eksterne rådgiverfirma Capacent for Transportministeriet gennemført en ekstern kvalitetssikring, som har omfattet en vurdering af Vejdirektoratets økonomiske overslag, risikostyring og samfundsøkonomiske analyser samt projektorganisering og udbudsstrategi.

Den eksterne kvalitetssikring har ikke afdækket væsentlige fejl eller mangler i Vejdirektoratets beregninger og metode for opgørelse af anlægsoverslag m.m. men har givet anledning til en reduktion i anlægsoverslaget vedrørende trafikledelse.

Der er på den baggrund beregnet et korrigeret basisoverslag for udbygning af Fynske Motorvej mellem Odense Vest og Middelfart på 3.058,6 mio. kr. i 2010-priser (vejindeks 180,8). I overslaget indgår udgifter til etablering af anlægget, arealerhvervelse, projektering, tilsyn og administration, men ikke moms.

I henhold til retningslinjerne for ny anlægsbudgettering vil projektbevillingen på finansloven (ankerbudgettet) være basisoverslaget tillagt 10 %, dvs. 3.363,0 mio. kr. Ved indbudgettering på finansloven afsættes yderligere en reserve på 20 % i Transportministeriet. Det samlede anlægsbudget vil således udgøre basisoverslaget + 30 %, dvs. 3.971,7 mio. kr. i 2010-priser (vejindeks 180,8).

I henhold til aftalen af 2. december 2009 om ”Bedre veje mv.” forudsættes udbygningen gennemført i etaper med etappen mellem Middelfart og Nr. Aaby som 1. etape.

I Tabel 1 er angivet basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget:

*Tabel 1. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsoverslag. 2010-priser og vejindeks 180,8*

	Basisoverslag Mio. kr.	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %) Mio. kr.	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 %) Mio. kr.
<b>Etape 1</b> Middelfart - Nr. Aaby	928,8	1.021,1	1.205,9
Odense Vest - Middelfart (etape 1, 2 og 3)	<b>3.058,6</b>	<b>3.363,0</b>	<b>3.971,7</b>

Projektets omkostninger og fordele for samfundet er opgjort i henhold til Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse. På baggrund af disse opgørelser er beregnet en intern rente for projektet.

Den interne rente er den rente, som den investerede kapital vil opnå, når alle omkostninger og fordele opgøres over den samlede projektperiode. Den interne rente skal mindst svare til den samfundsøkonomiske kalkulationsrente på 5 %, for at projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast. Det bemærkes, at en række miljøeffekter, herunder barrierevirkning, tab af naturværdier og støj i naturområder samt arealindgreb ved anlægsprojekter, ikke værdisættes i den samfundsøkonomiske analyse.

Den interne rente for det samlede projekt er beregnet til 6,9 %. For 1. etape er den interne rente beregnet til 8 %.

*Tabel 2. Årsfordelt anlægsbudget*

År	Ankerbudget (projektbevilling) mio.kr	Samlet anlægsbudget mio. kr
2010	32,2	38,0
2011	121,3	143,3
2012	162,2	191,5
2013	181,4	214,2
2014	188,2	222,3
2015	309,7	365,7
2016	18,2	21,5
2017	7,8	9,2
<b>I alt</b>	<b>1.021,1</b>	<b>1.205,9</b>

### 10.2 Årlige omkostninger til anlæg af etape 1

Som nævnt i afsnit 1.1 afsættes der i henhold til den politiske aftale af 2. december 2009 om ”Bedre veje mv.” i første omgang midler til en 1. etape, som vil kunne gennemføres efter følgende tidsplan:

- Detailprojektering og udbud: 2010-2013
- Besigtigelse og ekspropriation: 2010-2013
- Anlæg: 2012-2015
- Åbning af 1. etape: 2015

Under forudsætning af denne tidsplan forventes bevillingerne at fordele sig som følger (i 2010-priser):

### 10.3 Konsekvenser for Vejdirektoratet

Arbejdet forestås af Vejdirektoratet og har således primært økonomiske og administrative konsekvenser for Vejdirektoratet i forbindelse med anlæg og drift.

Arbejdet med at beskrive anlægget i et detailprojekt, som kan danne baggrund for udbud, udføres af Vejdirektoratet i samarbejde med eksterne rådgivningsfirma-

er. Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbydes efter gældende regler herfor.

Vejdirektoratet og dets bygherrerådgivere fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at arbejdet leveres i overensstemmelse med den aftalte kvalitet, tidsplan og pris. Herudover skal projektførelsen styres, kontrolleres, dokumenteres og evalueres, og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Trafikafviklingen skal overvåges, og trafikikkerhedsmæssige indsatser skal gennemføres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for anvendelse af nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafikikkerhedsmæssigt, miljømæssigt og økonomisk.

Af den samlede udgift er der til projektering, tilsyn og administration budgetteret med 18 % for udbygning af Fynske Motorvej mellem Odense Vest og Middelfart. De 18 % er forudsat fordelt med 4,6 % til lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 8,4 % til eksterne rådgivere og ca. 5 % til øvrige driftsudgifter.

Vejdirektoratets projektbevilling til udbygning af Fynske Motorvej mellem Odense Vest og Middelfart på 1.021,1 mio. kr. optages på finanslovens § 28.21.20 Anlæg af hovedlandeveje mv. (Anlægsbev.). Den centrale reserve på 184,8 mio. kr. svarende til 20 % af basisoverslaget optages på finanslovens § 28.11.13 Anlægsreserve (Anlægsbev.).

#### *11. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Udbygningen af Fynske Motorvej mellem Odense Vest og Middelfart forventes at få en positiv effekt for erhvervslivet i Trekantområdet og på Vestfyn generelt. Den kortere rejsetid medfører reducerede transportomkostninger for erhvervslivet, og arbejdskraften får øget mobilitet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 6.300 mandår.

De afledte økonomiske virkninger for erhvervslivet vil i øvrigt primært være tidsbesparelser, der har en værdi i størrelsesordenen 73 mio. kr. i 2017, som herefter vil stige i takt med væksten i trafikken og tidsværdien.

For så vidt angår de strukturelle økonomiske virkninger for erhvervslivet kan nævnes, at en forbedret fremkommelighed normalt forventes at give positive effekter for erhvervslivet. I den forbindelse er det af væsentlig betydning, at den del af tidsbesparelserne, der ikke direkte kan henføres til erhvervstrafik og dermed som afledt økonomisk effekt, primært kan henføres til trafik mellem bolig og arbejdssted, som giver erhvervslivet en positiv effekt i form af fordele for de ansatte.

#### *12. Administrative konsekvenser for borgerne*

Vejudvidelsen vil indebære en betydelig forbedring for trafikanterne på motorvejen.

Anlægget vil endvidere berøre en del mennesker direkte og indirekte, bl.a. pga. ekspropriationer og gener under anlægsarbejdets udførelse, jf. afsnit 8.1.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil ejere og brugere af de berørte ejendomme dels blive orienteret ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne om anlægsarbejdernes tidsplan og fremdrift, dels ved Vejdirektoratets orientering til ejere og brugere gennem personlig kontakt og afholdelse af møder med grundejerforeninger m.v. Borgerne i området har endvidere mulighed for at holde sig løbende orienteret om anlægsarbejdet på hjemmesiden [www.vejdirektoratet.dk](http://www.vejdirektoratet.dk).

#### *13. Forholdet til EU-retten*

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet med senere ændringer (VVM-direktivet) (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40) samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF og 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse (EF-Tidende 2003 nr. L 156, side 17).

Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle med senere ændringer (Fuglebeskyttelsesdirektivet) (EF-Tidende 1979 nr. L 103, side 1) og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer (Habitatdirektivet) (EF-Tidende 1995 nr. L 1, side 135) vil hverken direkte eller indirekte blive berørt af projektet.

#### *14. Høring over lovforslaget*

Lovforslaget har været i høring hos Odense Kommune, Assens Kommune, Middelfart Kommune, Region Syddanmark, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, DI Transport og Forenede Danske Motorejere (FDM).

Høringssvarene vil blive sendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som høringssvarene måtte give anledning til.

### 15. Sammenfattende Skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Mindreudgifter for stat, region og kommuner som følge af færre trafikuheld	Udgift for staten på 3.363,0 mio. kr., heraf 1.021,1 mio. kr. til 1. etape (2010-priser inkl. tillæg på 30%) samt udgifter til drift og vedligeholdelse
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Reduktion af transportomkostninger. Øget beskæftigelse i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Reduktion af støjgener langs vejen og forbedret håndtering af vejafvandingen	Mindre stigning i luftforurening og CO <sub>2</sub> -udledning. Begrænsede indgreb i rekreative omgivelser
Forholdet til EU-retten	De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i EU-retten. Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiver bliver hverken direkte eller indirekte berørt af vejanlægget. Det vil gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag blive sikret, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af vejanlægget	

#### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

##### Til § 1

Den foreslåede bestemmelse indeholder en bemyndigelse til, at transportministeren udbygger Fynske Motorvej på strækningen mellem Odense Vest og Middelfart fra 4 til 6 spor. Udbygningsstrækningen afsluttes ca. 2 km øst for tilslutningsanlæg nr. 53, Odense Vest. Der henvises til de almindelige bemærkninger og bilag 1.

##### Til § 2

Den foreslåede bestemmelse giver hjemmel til at pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m. Bestemmelsen fraviger reglen i lov om offentlige veje § 34, hvorefter der ved hovedlandeveje og andre rute-nummererede veje kan pålægges byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 100 m, når vejbestyrelsen finder, at der af færdselshensyn bør sikres vejen mulighed for udvidelse til en større bredde, eller at færdselens tarv i øvrigt gør det nødvendigt.

Begrundelsen for at udvide byggelinjernes maksimumsafstand er, at den generelle bestemmelse i vejlovens § 34, hvorefter der kan pålægges byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 100 m, ikke vurderes at

være tilstrækkelig, når vejen udbygges til 6 spor som i dette tilfælde.

Ved pålæg af byggelinjer efter den foreslåede bestemmelse finder reglerne om byggelinjer i kapitel 4 i lov om offentlige veje i øvrigt anvendelse.

##### Til § 3

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer. Endvidere foreslås det i stk. 2, at erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

De ordinære ekspropriationer til vejanlægget vil ske med hjemmel i vejlovens § 43 og efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008. Ekspropriationerne ledes af Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland.

De ordinære ekspropriationer til vejanlæg af denne type kan normalt forventes gennemført 1½-3 år efter ved-

tagelsen af en anlægslov, da ekspropriationerne først kan gennemføres, når Vejdirektoratet har udarbejdet et detailprojekt, og ekspropriationskommissionen har afholdt de nødvendige besigtigelser og godkendt projektet.

Med forslaget vil transportministeren som nævnt få hjemmel til i særlige tilfælde at fremrykke ekspropriationstidspunktet for ejendomme, der berøres særligt indgribende af projektet. Ved »særligt indgribende« sigtes almindeligvis til en situation, hvor det vurderes, at der er stor sandsynlighed for, at den pågældende ejendom vil blive totaleksproprieret i forbindelse med projektet. Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af motorvejsplanerne, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et særligt tilfælde være opfyldt, førend transportministeren kan eks-

propriere de pågældende ejendomme på et tidspunkt forud for de ordinære ekspropriationer. Som eksempler på særlige tilfælde kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, eller at ejendommen ønskes overtaget af særlige personlige årsager, herunder sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale forhold. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

#### *Til § 4*

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende, således at transportministeren hurtigst muligt kan påbegynde gennemførelsen af projektet.