



Udbygning af Østjyske Motor Skærup og Ve



Trafikudvalget
TRU alm. del - Bilag 56
Offentligt



Debatoplæg
Juni 2006

Udbygning af E45, Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord

Der blev i november 2003 indgået en aftale mellem en række partier i Folketinget om en række investeringer på trafikområdet.

Aftalen indebærer bl.a., at der skal udarbejdes beslutningsgrundlag for udbygning af E45, Østjyske Motorvej mellem motorvejskryds Skærup og tilslutningsanlæg 59, Hornstrup via Vejle Fjord Broen fra 4 til 6 spor.

Udbygning af strækningen mellem tilslutningsanlæg 60, Vejle Nord og tilslutningsanlæg, 59, Hornstrup indgår i den netop vedtagne anlægslov for motorvej Riis-Ølholm-Vejle (rute 18) og vil derfor ikke blive behandlet yderligere i nærværende undersøgelse.

På den baggrund gennemfører Vejdirektoratet i perioden frem til efteråret 2007 en VVM-undersøgelse for at belyse de miljømæssige, trafikale og økonomiske konsekvenser af at udbygge E45 mellem Skærup og Vejle Nord. VVM er en forkortelse for Vurdering af projektets Virkninger på Miljøet.

Formålet med VVM-undersøgelsen

De undersøgelser og vurderinger, der skal foretages i VVM-undersøgelsen, skal tilvejebringe tilstrækkelig viden til, at politikere og borgere kan vurdere projektets virkninger på miljøet og sammenligne alternative løsningsforslag.

VVM-undersøgelsen skal desuden sikre, at vejprojektet bliver bedst muligt tilpas-

set omgivelserne, og at miljøet ikke påvirkes unødigt.

Idéer og forslag fra borgere

VVM-undersøgelsen indledes med en offentlig idé- og forslagsfase, hvor naboer, trafikanter og interesseorganisationer m.fl. opfordres til at fremkomme med synspunkter, forslag og idéer, der kan indgå i undersøgelsen og den videre planlægning af vejanlægget. Det kan være oplysninger om trafik og miljø eller spørgsmål om særlige forhold.

Offentlighedsfasen gennemføres fra den 19. juni til 31. juli 2006.

Forslag bedes snarest muligt og senest den 31. juli 2006 sendt til

Vejdirektoratet
Planlægningsafdelingen
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
e-mail: vd@vd.dk

Vejdirektoratet vil den 22. juni 2006 afholde borgermøde om projektet og VVM-undersøgelsen for naboer og andre interesserede. Tid og sted fremgår af forsiden.

Det videre forløb

Når VVM-undersøgelsen er afsluttet og konkrete projektforslag foreligger, gennemføres en ny offentlig høring. Denne forventes at finde sted i efteråret 2007. Herefter indsendes resultatet af undersø-

gelsen til transport- og energiministeren med henblik på politisk drøftelse og stillingtagen.

En gennemførelse af projektet forudsætter, at der vedtages en anlægslov om udbygning af E45, Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord, og at der afsættes penge til projektet på de årlige finanslove.

Herefter skal vejen detailprojekteres, og der skal afholdes møder med ejere og brugere af de ejendomme, der berøres

af vejanlægget, og der skal foretages de nødvendige ekspropriationer.

Der vil derfor normalt gå 2 år før entreprenørerne kan gå i gang med anlægsarbejderne, som typisk vil tage 3 år.

Yderligere oplysninger

Yderligere oplysninger kan fås på Vejdirektoratet.dk eller ved henvendelse til projektleder Niels Fejer Christiansen i Vejdirektoratet på tlf. 33413333 eller e-mail nfc@vd.dk.



Baggrund

E45, Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord via Vejle Fjord Broen blev anlagt som 4-sporet motorvej i 1980.

Med åbningen af motorvejsstrækningen mellem Brørup og Skærup i 1994 blev motorvejstrekanten i det, der kaldes Trekantområdet, færdigudbygget. Herefter blev det muligt at køre på motorvej mellem Vejle og Lillebælt.

Den gode infrastruktur, sammenholdt med den centrale placering, har gjort Trekantområdet til et vigtigt kraftcenter i Danmark. En effekt, som er blevet forstærket med åbningen af Storebæltsbroen

og Esbjergmotorvejen. Sidstnævnte vejåbninger har givet ganske betydelig vækst i trafikken.

Den påtænkte udbygning af rute 18 mellem Vejle og Herning til motorvej forventes ligeledes at bidrage til væksten i trafikken på E45 mellem Skærup og Vejle Nord, hvor kombinationen af høj trafikbelastning og megen tung trafik allerede i dag er årsag til fremkommelighedsproblemer.

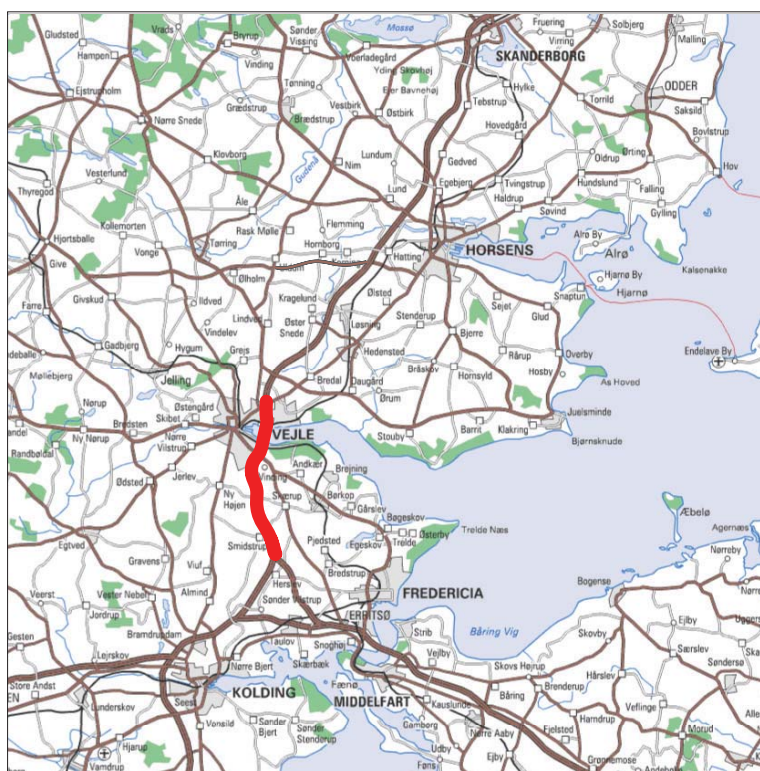
Specielt på Vejle Fjord Broen opleves flere perioder i løbet af ugen, hvor trafikbelastningen er tæt på eller over 70 pct. af kapaciteten. Erfaringer viser, at når trafikbelastningen overstiger 70 pct. reduceres trafikanternes manøvre frihed mht. skift af kørespor og valg af hastighed.

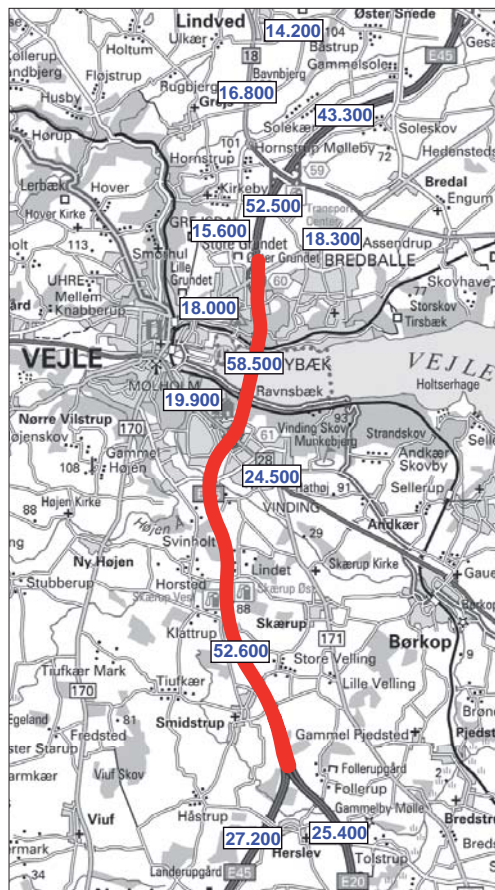
Trafikal betydning

E45 indgår i det transeuropæiske vejnet (TERN) og skaber i nord forbindelse mellem Danmark og Nordskandinavien og i syd forbindelse til det centraleuropæiske motorvejssystem.

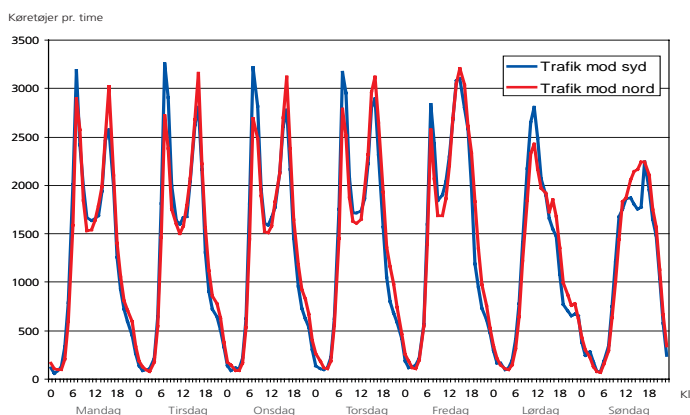
Nationalt set er E45 den vigtigste nord-sydgående forbindelse i Jylland. E45 forbinder landsdelscentrene Aalborg, Århus og Trekantområdet og har medvirket stærk til, at specielt den østjyske region i stigende grad er blevet til et sammenhængende arbejdsmarked.

Lokalt giver strækningen omkring Vejle Fjord Broen en betydelig aflastning af Vejle by.





Årsdøgntrafik 2005



En uges trafik på Vejle Fjord Broen opdelt på retninger

Trafik

I 1995 krydsede 37.800 køretøjer hvert døgn Vejle Fjord Broen. Nu ti år senere krydses broen dagligt af 58.500 køretøjer, svarende til en stigning på 55 %.

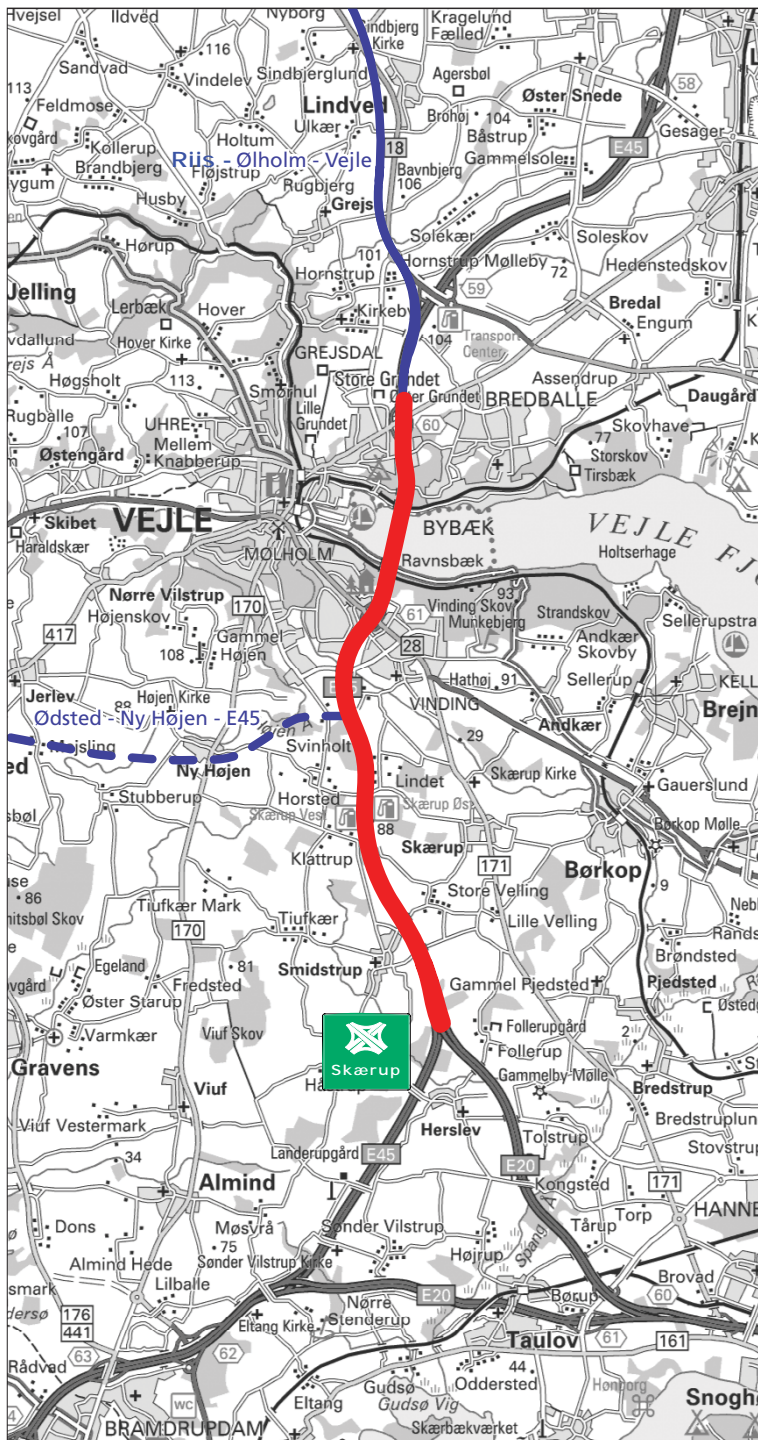
Også fremover forventes motorvejen mellem Skærup og Vejle Nord at høre til blandt de statsveje, hvor trafikken forventes at stige mest. Frem mod år 2020 forventes det således, at trafikken vil vokse med mindst 2-3 % pr. år.

Motorvejen mellem Skærup og Vejle Nord benyttes dagligt af 10.000 lastbiler, hvoraf en stor del er vogntog, og strækningen er dermed blandt de motorveje i landet, som har mest tung trafik.

Det fremgår af figuren nederst på siden, at der kører omkring 3.000 køretøjer i hver retning på Vejle Fjord i både morgen- og eftermiddagsmyldretiden og at der er en tendens til, at trafikken i morgenmyldretiden er lidt større mod syd – og omvendt om eftermiddagen. Trafikregistreringer fra 2005 viser da også, at 97 af de 100 største timer blev målt på hverdage.

I 5-års perioden 2001-2005 er der på strækningen (inkl. ramper og rampekryds) registreret 95 trafikuheld, heraf 35 med personskaade. Ved personskaadeuheldene er 2 personer blevet dræbt, 25 personer er kommet alvorligt til skade og 34 er kommet lettere til skade. Strækningens uhedsfrekvens (antal personskaadeuheld pr. mio. kørte km pr. år) er meget tæt på gennemsnittet for danske motorveje.

VVM-undersøgelsen



På baggrund af skitseprojekter for de aktuelle forslag til udbygning af vej- og broanlæg skal undersøgelsen belyse de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser af vejudbygningen.

Et væsentligt element i undersøgelsen er planlægningen af trafikafviklingen i anlægsperioden samt vurderinger af de trafikale og miljømæssige konsekvenser heraf.

Undersøgelsen gennemføres af Vejdirektoratet bistået af et teknikerudvalg. Vejle Amt samt Vejle og Børkop kommuner er indtil 1. januar 2007 repræsenteret i teknikerudvalget, hvorefter Ny Vejle Kommune tager over.

Undersøgelseskorridoren

På oversigtskortet er vist den ca. 13 km lange strækning af E45, Østjyske Motorvej mellem motorvejskryds Skærup og tilslutningsanlæg 60, Vejle Nord.

På kortet vises tillige Ødsted-Ny Højen-E45 (Borgmestervejen) og motorvejen Riis-Ølholm-Vejle (rute 18). For sidstnævnte er der netop vedtaget en anlægslov, som tillige omfatter udbygning af strækningen mellem Vejle Nord og Hornstrup og forbindelsesanlæg mellem de to motorveje.

Udbygningsomfanget, herunder eventuelle ændringer af tilslutningsanlæggene, vil blive vurderet nærmere i VVM-undersøgelsen.

Miljømæssige konsekvenser

Uanset hvilken løsning der vælges, vil det have miljømæssige konsekvenser – også på det tilstødende vejnet. Konsekvenserne kan også være positive, f.eks. fordi det lokale vejnet aflastes, kødannelser undgås og vejen i øvrigt bringes op til en miljømæssigt tidssvarende standard. De miljømæssige konsekvenser vil blive beskrevet i VVM-redegørelsen. Både



de direkte konsekvenser af en udbygget motorvej og den betydning det får for de omkringliggende arealer og det tilstødende vejnet. Konsekvenser af eventuelle alternative løsninger vil også blive beskrevet.

Støj

Vejdirektoratet gennemfører en kortlægning af støjbelastningen og konsekvenserne af en udbygning af motorvejen. VVM-undersøgelsen skal redegøre for,

hvad der konkret kan gøres for at reducere problemerne ved valg af asfaltbelægning og opsætning af støjskærme.

Luftforurening

Luftforurening fra trafikken vil blive reduceret, når kødannelser i myldretiden forsvinder, og når det lokale vejnet aflastes. Omvendt vil større trafikmængder på motorvejen øge den luftforurening, motorvejens naboer og trafikanter udsættes for. Disse forhold vil blive nærmere belyst i VVM-redegørelsen.

Trafiksikkerhed

De politiregistrerede uheld danner grundlag for en analyse af trafiksikkerheden på strækningen og forslag til forbedringer inden for projektets rammer. Den udbyggede motorvej og tilslutningsanlæggene vil blive trafiksikkerhedsvurderet, og alle løsninger vil blive udført efter moderne standard. VVM-redegørelsen vil indeholde en samlet vurdering af de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser ved en udbygning af motorvejen.



Udbygningsmuligheder

Østjyske Motorvej (E45) mellem Skærup og Vejle Nord via Vejle Fjord Broen blev indviet i 1980. På hele strækningen består motorvejens kørebaner af 2 kørespor à 3,5 m og 0,5 m brede kørebaneanter samt 2,5 m brede nødspor og 1 m brede rabatter i begge sider. Motorvejens midterrabat er overvejende 3 m bred, men på en ca. 1 km lang strækning nord for Vejle Fjord Broen er midterrabatten 12 m bred.

På strækninger med 3 m midterrabat foreslås motorvejen udbygget til 6 spor ved anlæg af et nyt kørespor og en 1 m bred nødrabat i hver retning med bevarelse af midterrabatten og udvidelse i yderrabatterne. På strækningen med 12 m midterrabat foreslås motorvejen udbygget til 6 spor ved inddragelse af 9 m midterrabat.

En udbygning fra 4 til 6 spor vil bl.a. medføre et øget behov for arealer til mo-

torvejsanlægget. Ændrede miljøkrav og større vejareal vil desuden medføre, at der skal etableres en række nye afløbsbassiner til vejafvanding. VVM-undersøgelsen skal belyse konsekvenserne heraf, og herunder hvilke naboejendomme, der bliver berørt.

Belægning

Motorvejens bæreevne og tværfald er i orden, mens store dele af slidlaget skal udskiftes i løbet af få år. Som led i VVM-undersøgelsen vil omfanget heraf samt de trafikale og økonomiske konsekvenser blive vurderet.

Tilslutningsanlæg

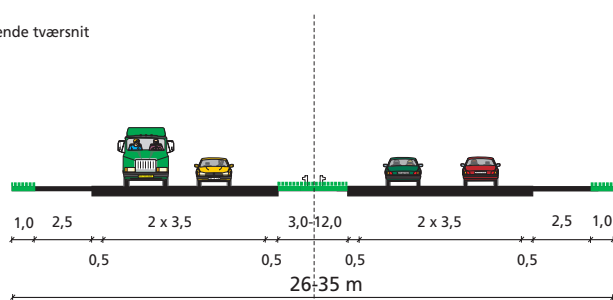
Udformning og tilpasning af til- og frakørsler til en udvidet motorvej vil blive vurderet ud fra trafikale, miljø- og trafikikkerhedsmæssige hensyn, herunder også sammenhængen med den lokale infrastruktur.

Vejle Amtsråd har vedtaget et regionplantillæg for den såkaldte 'Borgmestervej', en motortrafikvej mellem Ødsted og E45 ved Svinholt. Motortrafikvejen skal forbinde E45 syd for Vejle med rute 28 Bredsten-Billund via Ødsted. Ifølge regionplantillægget vil tilslutningsanlægget ved E45 både få nord- og sydgående ramper.

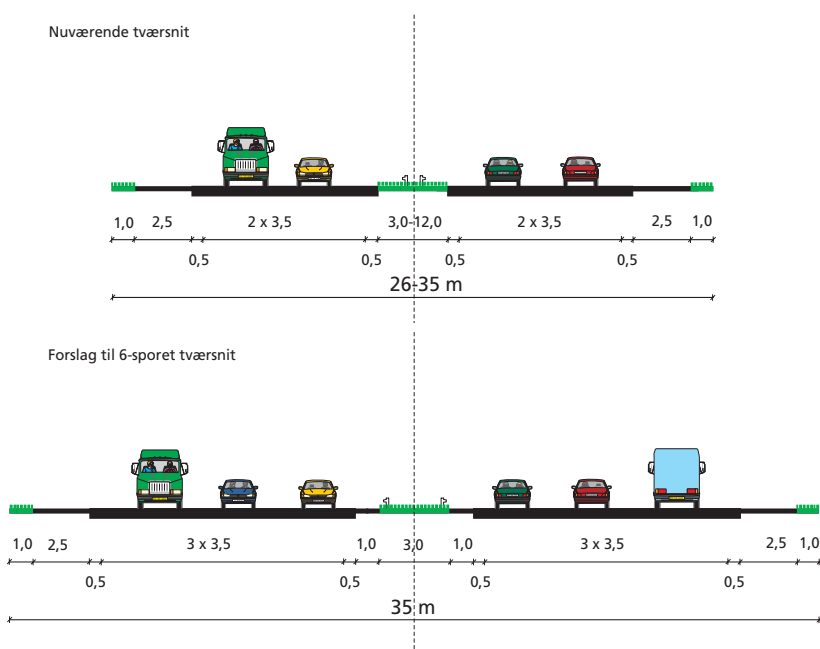
Bygværker

Der er 12 større bygværker, inklusiv Vejle Fjord Broen, på undersøgelsesstrækningen, som alle forventes opretholdt. Det vil være nødvendigt at ombygge flere bygværker ved en udbygning af motorvejen. Kørebanearealet på Vejle Fjord Broen og

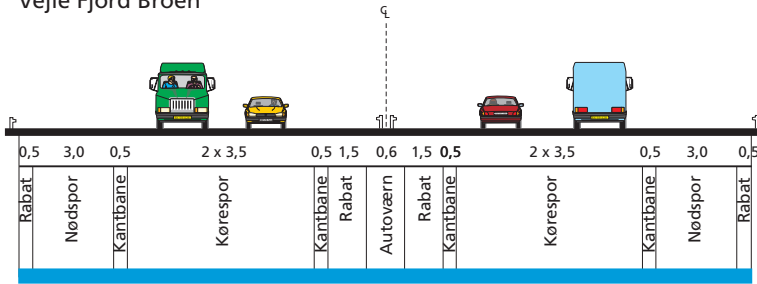
Nuværende tværsnit



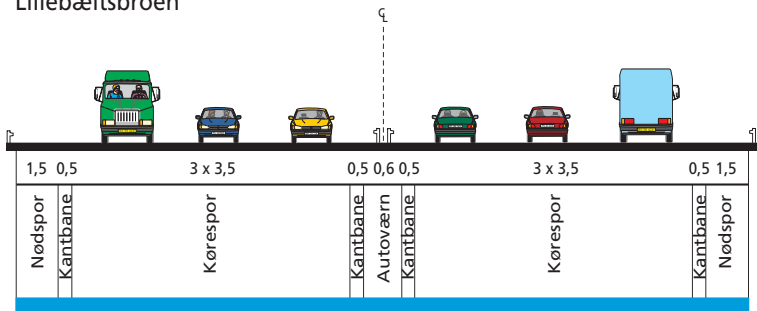
Forslag til 6-sporet tværsnit



Vejle Fjord Broen



Lillebæltsbroen



Lillebæltsbroen er identisk og ligesom Lillebæltsbroen er Vejle Fjord Broen dimensioneret, projekteret og bygget til 6 spor. Vejle Fjord Broens kørebaneareal kan for eksempel disponeres på samme måde som Lillebæltsbroens, jf. figuren.

Sideanlæg

På strækningen mellem tilslutningsanlæg 61, Vejle Syd og motorvejskryds Skærup er der anlagt et tankanlæg på hver side af motorvejen. Sideanlæggene har allerede i dag en høj udnyttelsesgrad, og med en forventet trafikstigning kan der være behov for at etablere yderligere parkeringsfaciliteter på sideanlæggene. Dette vil blive vurderet i VVM-undersøgelsen.

Behov og mulighed for anlæg af samkørselspladser ved tilslutningsanlæggene, hvor der sker omstigning fra egen bil til anden privatbil, vil blive vurderet.

Anlægsarbejdet

Gennemførelse af anlægsarbejdet ved en udbygning af motorvejen vil i sig selv medføre en række gener.

Arbejdet på motorvejen skal udføres samtidig med at trafikken afvikles på

en rimelig måde. Midlertidige arealer-hvervelser, indretning af byggeplads og arbejdskørsel vil præge området i hele byggeperioden, der forventes at strække sig over 3 år. Arbejdet med at ombygge tilslutninger og broer vil i perioder også betyde trafikomlægninger samt indretning af byggeplads og arbejdskørsel på det tilstødende vejnet. Anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt og gennemført med mindst gene for omgivelserne. Dette vil blive behandlet i VVM-redegørelsen.

Trafikledelse

Trafikledelse – som bl.a. kan omfatte trafikantinformation, hastighedsregulering og vognbanestyring – kan medvirke til bedre trafikafvikling og øget trafikikkerhed, både i anlægsfasen og på den udbyggede motorvej.

Trekantområdets kommuner og Vejdirektoratet har igangsat et samarbejdsprojekt omkring trafikledelse i Trekantområdet. Behov og muligheder for trafikledelse på nærværende strækning vil blive vurderet i VVM-undersøgelsen og koordineret med trafikledelsesprojektet.

Alternative løsninger

VVM-redegørelsen skal også beskrive og vurdere alternative løsninger – herunder hvad der vil ske, hvis man ikke udvider motorvejen (den såkaldte 0+-løsning, hvor man ved hjælp af mindre foranstaltninger afhjælper de værste problemer for eksempel ved anvendelse af trafikstyring/ledelse og øget brug af samkørselsanlæg og Parkér & Rejs anlæg.)

Forholdet til omgivelserne

Arealmæssige konsekvenser

En udvidelse af motorvejen vil betyde inddragelse af nødvendige arealer fra naboejendomme. Også broudvidelser og ændrede tilslutningsanlæg kan medføre, at naboejendommens arealer vil blive påvirket midlertidigt eller permanent.

På Vejdirektoratet.dk findes under ”Vejprojekter” oplysninger om fremgangsmåde, regler og procedurer for arealinddragelse og ekspropriationer.

Det visuelle miljø

Motorvejen mellem Skærup og Vejle Nord forløber på størstedelen af strækningen igennem åbent land, ofte med beplantning tæt ved vejen.

På nogle delstrækninger passerer motorvejen tæt forbi områder, hvor der i dag er bolig- eller erhvervsområder. På andre delstrækninger planlægges det at bebygge motorvejens naboarealer.

En udbygning af motorvejen indebærer stillingtagen til motorvejens fremtidige indpasning i forhold til omgivelserne og til det samlede visuelle miljø, både i helhed og i detalje. Det færdige udtryk skal være robust og med en æstetisk kvalitet, der tilgodeser både trafikanternes oplevelser og naboernes dagligdag.

Hvor motorvejen forløber gennem områder, hvor der planlægges nyt byggeri langs vejen, vil det blive belyst, hvorledes vej og naboareal vil kunne spille sammen - således at naboforholdene bliver en del af vejens fysiske udtryk.

Herved vil motorvejen mellem Skærup og Vejle Nord kunne fremstå som en strækning, der både tager hensyn til det åbne lands naturmiljø og til kommende eller allerede udlagte udviklingsområder langs motorvejen.







Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Telefon: 3341 3333
Telefax: 3315 6335

vd@vd.dk
Vejdirektoratet.dk

Udgiver: Vejdirektoratet
Tekst: Niels Fejer Christiansen
Foto: Arletty Suenson
Layout: Arletty Suenson / Tina Dilling Petersen
Oplag: 3000 stk
Tryk: Lassen Offset