

Transportministeriet  
Udkast  
25. januar 2010

## Forslag

til

### **Lov om udbygning af Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord**

§ 1. Transportministeren bemyndiges til

- 1) at udbygge hovedlandevej nr. 60, Østjyske Motorvej (E45), på strækningen mellem motorvejskryds Skærup og tilslutningsanlæg 60, Vejle Nord, fra 4 til 6 spor, og
- 2) at anlægge parallelspor i begge retninger på strækningen mellem tilslutningsanlæg 61, Vejle Syd, og et eventuelt nyt tilslutningsanlæg for en motortrafikvej Ødsted-Ny Højen-E45 samt forberede afvandingsystemer m.v. til tilslutningsanlægget.

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

§ 2. På den i § 1 nævnte strækning kan der pålægges byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 meter. Reglerne om byggelinjer i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse.

§ 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af det i § 1 nævnte projekt, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

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

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



---

## *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
  - 4.3 Tilslutninger
  - 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, luft og klima
  - 8.3 Natur, landskab og fortidsminder
  - 8.4 Friluftsliv
  - 8.5 Overfladevand og grundvand
  - 8.6 Ressourceforbrug
  - 8.7 Forurenede jord
9. Alternativer
10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
  - 10.1 Anlægs- og samfundsøkonomi
  - 10.2 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 til transportministeren til at udbygge den ca. 13 km lange strækning af hovedlandevej 60, Østjyske Motorvej (E45), mellem motorvejskryds Skærup og tilslutningsanlæg 60, Vejle Nord, fra 4 til 6 spor.

Lovforslaget er en udmøntning af aftalen af 2. december 2009 mellem regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om ”Bedre veje mv.”.

### *1.2 Baggrund*

Østjyske Motorvej mellem motorvejskryds Skærup og Vejle Nord er en del af Europavej E45. I nord skaber motorvejen forbindelse mellem Danmark og Nordskandinavien og i syd forbindelse til det centraleuropæiske motorvejsystem. Østjyske Motorvej er den vigtigste nord-sydgående forbindelse i Jylland. Motorvejen forbinder landsdelscentrene Aalborg, Århus og Trekantområdet og har medvirket til, at specielt den østjyske region i stigende grad er blevet til et sammenhængende arbejdsmarked. Derudover giver strækningen omkring Vejle fjordbroen en betydelig aflastning af Vejle by.

I 1998 krydsede 48.100 biler hvert døgn Vejle fjordbroen. I 2008 krydsedes broen dagligt af 64.400 biler, svarende til en stigning på 34 %. Også fremover forventes motorvejen mellem Skærup og Vejle Nord at høre til blandt de statsveje, hvor trafikken vil stige mest. Frem mod år 2015 forventes det således, at trafikken vil vokse med 3 % pr. år. Motorvejen mellem Skærup og Vejle Nord benyttes dagligt af 13.400 lastbiler, hvoraf en stor del er vogntog, og motorvejsstrækningen er dermed blandt de strækninger i landet, som har mest tung trafik.

I myldretiden er der fremkommelighedsproblemer på motorvejsstrækningen og de tilhørende tilslutningsanlæg Vejle Syd (Fredericiavej) og Vejle Nord (Horsensvej). Kapacitetsproblemerne i rampekrydsene ved Vejle Syd og Vejle Nord medfører i visse tilfælde tilbagestuvning på ramperne og motorvejen med deraf følgende trafikikkerhedsmæssige problemer.

Med den forventede fortsatte trafikvækst vil fremkommelighedsproblemerne vokse både i hyppighed og omfang.

## *2. VVM-undersøgelse og høring*

Som led i udmøntningen af aftalen af 5. november 2003 mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne om investeringer på trafikområdet har Vejdirektoratet gennemført en VVM-undersøgelse for en udbygning af Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord.

VVM-processen blev indledt med en offentlighedsfase, hvor der blev afholdt borgermøde og borgerne blev opfordret til at indsende idéer og forslag til undersøgelsen. Vejdirektoratet modtog i alt 34 svar, som er indgået i undersøgelsen.

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

- Udbygning af E45 - Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord - Sammenfattende rapport, Rapport nr. 324, Vejdirektoratet 2009
- Udbygning af E45 - Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord - Miljøvurdering, Rapport nr. 325, Vejdirektoratet 2009
- Udbygning af E45 - Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord - Arealanvendelsesanalyse, Rapport nr. 326, Vejdirektoratet 2009

Rapporterne kan læses på [www.vejdirektoratet.dk](http://www.vejdirektoratet.dk).

I VVM-redegørelsen er præsenteret et hovedforslag og to varianter til udbygning af Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord.

Den sammenfattende rapport blev den 9. juli 2009 sendt til Folketingets Trafikudvalg til orientering (Trafikudvalget 2008-2009, TRU alm. del – bilag 552)

VVM-redegørelsen var fremlagt i offentlig høring fra 8. juli til 9. september 2009. I tilknytning hertil blev der afholdt borgermøde i Vejle den 20. august 2009. VVM-redegørelsen blev endvidere sendt til en række myndigheder, interesseorganisationer og foreninger samt 1.800 husstande i undersøgelsesområdet.

I høringsperioden modtog Vejdirektoratet 45 høringssvar, heraf 4 fra offentlige myndigheder, 4 fra foreninger, virksomheder og interesseorganisationer og 37 fra borgere og grupper af borgere (eksempelvis grundejerforeninger). Blandt høringssvarene fra borgere var også to høringssvar med underskriftsindsamlinger. Høringssvarene fra de berørte borgere (grundejerforeninger, lokalråd, underskriftsindsamlinger og husstande) omfattede således et stort antal borgere langs strækningen.

Et gennemgående tema i høringssvarene var støjforhold, og i flere af disse blev der anmodet om at afsætte de nødvendige midler til afværgeforanstaltninger for de berørte ejendomme ved anvendelse af støjdæmpende belægning og opbygning af jordvolde osv.

Resultatet af høringen er beskrevet i Vejdirektoratets notat: ”Udbygning af Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord – Høringsnotat vedrørende offentlig høring i perioden 8. juli – 9. september 2009, November 2009”, der kan læses på [www.vejdirektoratet.dk](http://www.vejdirektoratet.dk).

### *3. Lovforslagets indhold*

På baggrund af en samlet vurdering af de gennemførte undersøgelser og den politiske aftale af 2. december 2009 om ”Bedre veje mv.” samt høring af borgere og myndigheder foreslås, at transportministeren bemyndiges til at udbygge den ca. 13 km lange strækning af Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord til 6 spor, som beskrevet i Vejdirektoratets hovedforslag. Udbygningsstrækningen fremgår af bilag 1. Den udbyggede strækning forventes ibrugtaget i 2015.

Endvidere foreslås, at transportministeren bemyndiges til at anlægge parallelspor i begge retninger på strækningen mellem tilslutningsanlæg 61, Vejle Syd, og et eventuelt nyt tilslutningsanlæg for en motortrafikvej Ødsted-Ny Højen-E45 samt forberede afvandingsystemer mv. til tilslutningsanlægget. Transportministeren vil drøfte tilslutningsanlægget for Ødsted-Ny Højen-E45 med Vejle Kommune.

Der foreslås videre en hjemmel til at pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 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*

Motorvejens bygværker og udstyr indpasses i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssigt afbalanceret måde. Den trafiksikkerhedsmæssige standard skal være høj.

På strækningen mellem Skærup og Vejle Syd forventes en tilladt hastighed på 130 km/t efter udbygningen. Konsekvenserne ved dette skal vurderes i sammenhæng med nabostrækningerne mod syd.

På strækningen mellem Vejle Syd og Vejle Nord forventes som i dag en tilladt hastighed på 110 km/t. Strækningen har flere små horisontalkurver med begrænset oversigt, betydelig flettetraфик til/fra Vejle Syd og Vejle Nord, og køresporene på Vejlefjordbroen bliver smalle.

Processen, der løber fra projekteringen og arealerhvervelsen via udbud i licitation til det egentlige anlægsarbejde, gennemføres sådan, at projektets forløb er styret og dokumenteret og efterfølgende evalueret.

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

##### *4.2 Tværprofil*

Udbygningsprojektet omfatter en symmetrisk udbygning af motorvejen fra 4 til 6 spor mellem motorvejskryds Skærup og Vejle Nord. Linjeføring og længdeprofil fastholdes uændret.

Syd og nord for Vejlefjordbroen anlægges motorvejen med et 36 m bredt 6-sporet tværprofil bestående af 2 kørebaner à 11,5 m afstribet med 3 kørespor à 3,5 m og 2 kantbaner à 0,5 m samt 2 belagte nødrabatter à 1 m ind mod midterrabbatten. Tværprofilet består derudover af en 3 m bred midterrabbat med stålautoværn og græs eller lav vegetation samt 2 nødspor à 3 m og 2 yderrabatter à 1 m.

Der er i september 2009 gennemført en midlertidig udbygning af motorvejen med et ekstra kørespor i hver retning på strækningen mellem Vejle Syd og Vejle Nord. I forbindelse med den midlertidige udbygning blev Vejlefjordbroens slidlag udskiftet med en støjreducerende belægning. Efterfølgende blev hver af de to 13 m brede kørebaner opstribet med en kantbane på 0,5 m, kørespor på henholdsvis 3,1 m, 3,3 m og 3,3 m samt en kantbane på 0,3 m og et nødspor på 2,5 m. Midterrabbatten forblev 0,6 m bred svarende til bredden af det eksisterende dobbeltsidige midterautoværn. I forbindelse med den egentlige udbygning af motorvejen vil bredden på det højre kørespor blive øget fra 3,3 m til 3,5 m og bredden på det midterste spor blive reduceret fra 3,3 m til 3,1 m. Herved får Vejlefjordbroen samme tværprofil som Lillebæltsbroen.

##### *4.3 Tilslutninger*

---

Ved etablering af et eventuelt tilslutningsanlæg for en motortrafikvej Ødsted-Ny Højen-E45 vil afstanden mellem de nærmeste ramper ved dette tilslutningsanlæg og tilslutningsanlæg 61, Vejle Syd (Fredericiavej), kun blive omkring 1.300 m. Af hensyn til trafiksikkerheden og trafikafviklingen vil det derfor være nødvendigt at etablere parallelspor mellem de to tilslutningsanlæg. Det er i forbindelse med trafikaftalen af 2. december 2009 besluttet, at disse parallelspor skal anlægges samtidig med udbygning af motorvejen.

De to eksisterende tilslutningsanlæg 61, Vejle Syd, og 60, Vejle Nord, bevares og ombygges med længere ramper og flere svingbaner.

Ved Vejle Syd forlænges frakørselsrampernes svingbaner mod motorvejen. Frakørselsrampen fra syd suppleres endvidere med en ekstra venstresvingbane, og den 2-sporede strækning på tilkørselsrampen mod nord forlænges. Tilkørselsrampen mod syd forlænges men forbliver 1-sporret.

Ved Vejle Nord forlænges den sydvendte frakørselsrampe og suppleres med en ekstra venstresvingbane. Tilsvarende forlænges den sydvendte tilkørselsrampe. Endvidere skal den sydvendte frakørselsrampe forlægges mod øst for at give plads til udvidelse og flytning af det eksisterende regnvandsbassin.

De nordvendte ramper tilpasses den kommende udbygning af Østjyske Motorvej nord for Horsensvej, der gennemføres i forbindelse med tilslutningen af Midtjyske Motorvej Vejle-Herning, jf. lov nr. 522 af 7. juni 2006.

#### *4.4 Sideanlæg*

I VVM-redegørelsen er beskrevet et forslag til udbygning af serviceanlæggene Skærup Øst og Vest, hvor antallet af parkeringspladser til personbiler/campere foreslås forøget fra 140 til ca. 350 pladser, mens antallet af parkeringspladser til lastvogne/busser foreslås forøget fra 40 til ca. 110 pladser. Udbygningsforslaget indeholder ligeledes en forbedring af trafikafviklingen, trafiksikkerheden, picnicområderne og forholdene for handicappede på serviceanlæggene.

En udbygning af serviceanlæggene ved Skærup 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 serviceanlæggene ved Skærup i forbindelse med de kommende års udmøntning af midler fra pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse.

Ved Vejle Syd etableres en samkørselsplads ved Storhaven, og ved Vejle Nord etableres en samkørselsplads ved Dandyvej.

#### *4.5 Lokalvejnet og stier*

Lokale veje og stier retableres generelt svarende til situationen i dag.

Horstedvej vil være lukket for trafik i ca. 1 år i forbindelse med etablering af den nye bro.

De underførte veje forventes stort set holdt åbne for trafik i forbindelse med udbygningen af de eksisterende broer. Madekærvej og Vellingvej vil dog være lukket for biltrafik på skift.

#### *4.6 Faunapassager*

Der etableres en ny tør passage med en diameter på ca. 1,5 m under motorvejen ved det rørlagte vandløb ud for Svinholt Skov.

---

Underføringen af Sønderdalen, som forbinder naturområderne øst og vest for motorvejen, optimeres som faunapassage ved hegning og yderligere plantning af ledelinjer.

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

Den endelige fastlæggelse af faunapassager og hegning m.v. sker i forbindelse med detailprojekteringen.

#### *4.7 Erstatningsnatur*

De fredskovsområder, der bliver inddraget ved motorvejsudbygningen, bliver erstattet andetsteds efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen. I henhold til skovloven skal der etableres erstatningsskov svarende til op til det dobbelte af det fredskovsareal, der inddrages.

#### *4.8 Støjafskærmning*

For at nedbringe støjniveauet vil der ud over brug af støjreducerende asfaltbelægning blive gen- og nyetableret 3 m høj støjafskærmning ved boligområder på en i alt ca. 6 km lang strækning:

Vest for motorvejen etableres støjafskærmende foranstaltninger på en ca. 0,7 km lang strækning ved Smidstrup, en 2,4 km lang strækning mellem Sønderdalen og Vejlefjordbroen og en ca. 1,1 km lang strækning mellem Vejlefjordbroen og Nørremarksvej. Øst for motorvejen etableres støjafskærmende foranstaltninger på en ca. 0,5 km lang strækning nord for Sønderdalen og en ca. 1,1 km lang strækning mellem Vejlefjordbroen og Nørremarksvej.

Støjafskærmningen vil som udgangspunkt bestå af støjskærme. Hvor det er hensigtsmæssigt, vil støjafskærmningen blive udført som jordvolde. Den præcise udstrækning og udformning vil blive fastlagt i detailprojekteringen.

Der vil endvidere blive opsat 2 meter høje, transparente støj- og vindskærme på Vejlefjordbroen. Støj- og vindskærmene begrænser støjdbredelsen fra trafikken på broen og giver læ for blæsten på tværs af broen, så det bliver mere sikkert og komfortabelt for høje og lette køretøjer at køre på broen.

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 %, er støjniveauet 68-73 dB, ydes tilskud på 75 %, og er støjniveauet 63-68 dB, ydes tilskud på 50 %. Det maksimale beløb er dog pr. 1. januar 2009 fastsat til 115.300 kr. inkl. moms (byggereguleringsindeks 121,2).

#### *4.9 Vejudstyr og beplantning*

Motorvejen udstyres med vejtafler, autoværn, kantpæle, nødtelefoner, trafikregistreringsudstyr og vintervarslingsudstyr. Afmærkning på kørebanen vil blive udført med reflekterende afmærkning.

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. Trafikledelsen 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 Vejle Kommune, politiet og redningstjenester.

Der vil være vejbelysning i rampekryds og på serviceanlæggene. Endvidere vil samkørselspladser blive udstyret med belysning.

I det åbne land og i skovområder opsættes vildthejn. Omfanget aftales med By- og Landskabsstyrelsen.

Skråninger og øvrige vejarealer beplantes, hvor det findes hensigtsmæssigt i forhold til trafik-sikkerhed, æstetik og naturhensyn. Art og omfang af beplantningen fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

#### *4.10 Vejafvanding*

Der etableres kantopsamling af vejvand i vejsiderne, og vejvandet ledes i et lukket opsamlings-system til regnvandsbassiner. I bassinerne kan urenheder bundfældes, og afstrømningen reguleres, inden vandet ledes til de nærliggende vandløb. Der etableres afløbsbygværk med olieudskiller og lukkemekanisme. Alle eksisterende regnvandsbassiner bevares og udbygges i nødvendigt omfang.

Endelig placering og udformning af bassinerne fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

#### *4.11 Naboarealer*

Vejens udseende mod naboarealer fastlægges i samarbejde med Vejle Kommune og naboer, bl.a. med hensyn til beplantning og transparente/ikke-transparente støjskærme.

Lovforslaget giver mulighed for at pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 meter. Byggelinjer på naboejendomme vil i øvrigt få virkning som byggelinjer pålagt i henhold til lov om offentlige veje § 34.

### *5. Trafikale konsekvenser*

Der er i dag store 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 ved udbygning af motorvejen mellem Skærup og Vejle Nord (hovedforslaget) er vurderet ved anvendelse af en trafikberegningsmodel. Tilsvarende er gennemført beregninger for en situation, hvor den nuværende 4-sporede motorvej bevares uændret (benævnes '0-alternativet').

Udbygningen af Østjyske Motorvej til 6 spor forventes at medføre en beskedent forøgelse af trafikbelastningen i 2015 med 2.500-3.500 biler i døgnet i forhold til 0-alternativet på ovennævnte strækning. Forøgelsen skyldes, at fremkommeligheden på motorvejen vil blive forbedret, og at bilisterne derfor i stigende omfang vil vælge motorvejen frem for alternative ruter. Som følge heraf vil trafikken også stige på nogle af de strækninger, der forbinder det omkringliggende vejnet med motorvejen, mens trafikken på de alternative ruter vil blive reduceret.

## 6. Trafiksikkerhed

Den forbedrede fremkommelighed på motorvejen som følge af en udbygning betyder, at der trækkes trafik fra alternative ruter ad det almindelige vejnet til motorvejen. Overflytningen af trafik til motorvejen giver en forbedring af trafiksikkerheden. Ifølge ulykkesberegninger vil udbygningen spare ca. 1 personskadeulykke pr. år.

Den primære trafiksikkerhedsmæssige effekt ved udbygning af motorvejen forventes opnået ved, at antallet af bagendekollisioner og ulykker ved vognbaneskift reduceres, da der vil opstå færre kødannelser efter en udbygning.

Herudover forventes en positiv effekt på trafiksikkerheden som følge af den konkrete udformning af den udbyggede motorvej, herunder etablering af nødrabatter og ændret udformning af rampekrydsene i tilslutningsanlæggene.

## 7. Plan- og beskyttelsesforhold

Der ligger tre Natura 2000-områder i nærheden af Østjyske Motorvej. De tre Natura 2000-områder er skovene langs nordsiden af Vejle Fjord (habitat- og fuglebeskyttelsesområde), Munkebjerg Strandskov langs sydsiden af Vejle Fjord (habitatområde) og Højen Bæk vest for Svinholt Skov (habitatområde).

De to førstnævnte Natura 2000-områder ligger ca. 2,5 km fra Østjyske Motorvej, mens habitatområdet Højen Bæk ligger indenfor 1 km fra motorvejen. Udbygning af motorvejen vurderes hverken direkte eller indirekte at ville medføre forringelser for de naturtyper og arter, som Natura 2000-områderne er udpeget til at beskytte. Udbygningen vil derfor ikke være til skade for bevaringsmålsætningen for de tre Natura 2000-områder.

Vejle Kommune har oplyst, at de fornødne dispensationer og godkendelser i henhold til planloven, naturbeskyttelsesloven, miljøbeskyttelsesloven, vandløbsloven og museumsloven kan forventes meddelt på nærmere vilkår.

Et af de regnvandsbassiner, der skal udvides i forbindelse med udbygningen af motorvejen, er beliggende i Fredericia Kommune. Kommunen har meddelt, at den fornødne dispensation og godkendelse i henhold til naturbeskyttelsesloven kan forventes meddelt på nærmere vilkår.

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

De konkrete tilladelser og dispensationer, der er nødvendige for anlæggets gennemførelse, herunder dispensationer fra gældende lovgivning, 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 vejanlægget. Konsekvenserne er resumeret nedenfor.

### 8.1 Arealindgreb og barrierevirkning

Der skønnes at være behov for permanent arealerhvervelse ved ekspropriation af 25-30 ha til vej anlægget. Udbygningen vil berøre 60-65 ejendomme. Arealerne medgår til udbygning af selve vejstrækningen og til ombygning af de eksisterende tilslutningsanlæg. Dertil kommer arealer til en eventuel udbygning af serviceanlæggene Skærup Øst og Vest, til anlæg af samkørselspladser og til udvidelse af regnvandsbassiner.

Ingen ejendomme forventes at skulle totaleksproprieres.

Af de 25-30 ha, der forventes eksproprieret, udgør 2-3 ha fredskovspligtige arealer, som grænser op til motorvejen.

Af hensyn til gennemførelse af anlægsarbejderne skal der ske en midlertidig ekspropriation til arbejdsarealer og udsætningsområder for deponering af jord i anlægsperioden. Størrelsen af disse arealer vurderes til ca. 45-50 ha. Arealerne vil blive retableret og leveret 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. Alle ekspropriationer 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.

### 8.2 Støj, luft og klima

Antallet af boliger belastet med støj over 58 dB ( $L_{den}$ ) forventes at blive reduceret fra 1.043 til 771 boliger ved en udbygning af motorvejen, hvorved der sker en gen- og nyetablering af ca. 6 km støjafskærmning, opsætning af en støj- og vindskærm på Vejle fjordbroen og udlægning af støjreducerende asfaltbelægning. Antallet af boliger belastet med støj over 68 dB forventes at blive reduceret fra 15 til 7 boliger.

En del af de støjbelastede boliger, som fortsat vil blive belastet med støj over 58 dB ( $L_{den}$ ), er beliggende langs de større, lokale veje, hvor der ikke etableres støjafskærmning i forbindelse med udbygningen. Dertil kommer en række enkeltliggende ejendomme.

Udbygning af motorvejen til 6 spor forventes at medføre en merkørsel i forhold til 0-alternativet på i alt ca. 9 mio. km pr. år i 2015. Stigningen skyldes, at det for nogen trafikanter tidsmæssigt vil kunne betale sig at benytte motorvejen, selvom det medfører en vis omvejskørsel.

Som følge af merkørslen vil der komme mindre stigninger i udledningen af  $CO_2$ , CO,  $NO_x$ ,  $SO_2$  og partikler på vejnettet, mens udledningen af HC (kulbrinter) stort set vil være uændret. Udledningen af  $CO_2$  forventes at stige med i alt ca. 7.450 tons pr. år i 2015 svarende til en stigning på 0,16 % i forhold til 0-alternativet.

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 udbygning af motorvejen.

Motorvejen medfører endvidere en omfordeling af emissionerne, hvorved der opnås en reduktion af emissionerne i byområder, der modsvares af lidt større stigninger i det åbne land. Da motorvejen overvejende forløber i det åbne land med gode spredningsbetingelser, vurderes det, at luftforureningskoncentrationerne vil være langt under gældende grænseværdier.

### 8.3 Natur, landskab og fortidsminder

EU-habitatdirektivet forpligter Danmark til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de arter, som er listet på EF-habitatdirektivets bilag IV, også uden for de egentlige habitatområder. Beskyttelsen betyder bl.a. forbud mod beskadigelse eller ødelæggelse af arternes udbredelsesområder.

Der er indenfor undersøgelseskorrideren på flere lokaliteter på vestsiden af vejen fundet løvfrøer. Løvfrø er opført på habitatdirektivets bilag IV. Lokaliteterne ligger imidlertid så langt fra motorvejen, at de ikke vil blive påvirket af udbygningen. Der er ikke registreret løvfrøer på østsiden af Østjyske Motorvej. Motorvejen fungerer tilsyneladende som en stærk barriere mod en yderligere spredning mod øst. For at mindske motorvejens barriereeffekt etableres en ny tør passage med en diameter på ca. 1,5 m under motorvejen ved det rørlagte vandløb ud for Svinholt Skov.

Hasselmus og birkemus, der begge er opført på habitatdirektivets bilag IV, er ikke observeret indenfor undersøgelseskorrideren. Hasselmusen er fundet i Vindinge Skov ca. 2 km fra Østjyske Motorvej. Skulle arten spredes videre mod vest i Vindinge Skov er passagemulighederne under Vejle fjordbroen gode. Birkemusen er fundet i Vejle Ådal og Grejs Ådal ca. 6 km fra Østjyske Motorvej. Disse og andre fund tyder på, at åsystemer er meget vigtige som spredningskorridorer og levesteder for birkemus. For at tage hensyn til eventuel forekomst af birkemus i Mølholm Ådal vil anlægsarbejde i ådalens skrænter så vidt muligt foregå uden for birkemusens vintersøvn-periode.

Flere forskellige arter af flagermus er observeret jage tæt ved motorvejen. I forbindelse med udbygningen vil der kun skulle fældes ganske få store træer, der af flagermusene kan benyttes til rast, yngel eller overvintring. Da der ikke sker en forringelse af fødesøgningsmulighederne over vådområder, vurderes det, at flagermus ikke påvirkes af projektet.

Udbygningen af Østjyske Motorvej vil på kort sigt have en markant påvirkning af landskabet, da beplantningen tæt på den eksisterende motorvej fjernes i anlægsfasen. På lang sigt vil effekten reduceres, når ny beplantning er vokset til. De store bøgetræer langs skrænterne ned til Vejle Fjord skal så vidt muligt bevares, da genopretningshorisonten er meget lang.

I det åbne land syd for Vejle vil den landskabelige påvirkning primært være knyttet til etablering af støjafskærmning ud for landsbyen Smidstrup.

En eventuel forlængelse af den eksisterende støjvold på vestsiden af Østjyske Motorvej ud mod Vindinggård Ringvej betyder inddragelse af arealer til anlægget i den øvre del af Mølholmdalen, hvor der er registreret overdrev og moser beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3. De støjbeskyttende foranstaltninger vurderes at få en positiv effekt på det rekreative område i Mølholmdalen.

De væsentligste kulturhistoriske elementer, der bliver berørt af udbygningen, er:

*Gravhøj i Bredballe Klarskov.* Selve gravhøjen, der ligger 80 m øst for Østjyske Motorvej, berøres ikke, men den 100 m beskyttelseslinie, der er registreret omkring fortidsmindet, vil blive yderligere overskredet ved en udbygning af motorvejen mod øst.

*Tre fredede diger.* Digerne vil sandsynligvis skulle afkortes med en længde svarende til den bredde, motorvejen udbygges med.

---

*Kulturhistorisk beskyttelsesområde omkring landsbyen Smidstrup og husmandsudstyknngen Smidstrup Præstemark med i alt tolv brug.* I forbindelse med udbygningen vil der maksimalt blive inddraget 10 meter af statshusmandsbrugenes ca. 500 m lange parceller.

Inden anlægsarbejdet går i gang, vil Vejle Museum foretage en arkæologisk forundersøgelse i vejtraceet.

#### *8.4 Friluftsliv*

De rekreative værdier omkring Østjyske Motorvej er primært knyttet til skov- og naturområder.

Støjbelastning forringer generelt de rekreative værdier i disse områder. Området, der grænser op til Østjyske Motorvej, er i dag påvirket af trafikstøj, navnlig fra de mange lastbiler. En udbygning af motorvejen vil bidrage med yderligere støjpåvirkning i området men vil næppe forringe den rekreative værdi af disse i væsentlig grad i forhold til den nuværende situation.

Ved udbygningen vil der blive inddraget mindre arealer i skovene Starkær, Svinholt, Vinding, Nørreskov, Bredballe Klarskov og Høgholt Skov langs motorvejen. Arealinddragelsen vil kun påvirke den rekreative værdi af skovene i ubetydelig grad.

#### *8.5 Overfladevand og grundvand*

I dag bliver vejvandet ledt til grøfter, hvorfra en del af vandet nedsiver til grundvandet, mens en del tilledes regnvandsbassiner, hvor vandet har en relativ kort opholdstid.

Ved vejudbygningen ombygges vejafvandingen, jf. afsnit 4.10. Ombygningen af vejafvandingen vil begrænse nedsivningen og dermed påvirkningen af grundvandet i forhold til de eksisterende forhold.

Fra regnvandsbassinerne afledes vejvandet til vandløbene Mølle Å, Madekærgrøften, Svinholt Bæk, Mølholm Bæk, Bole Bæk og Bybæk. En større del af visse miljøfremmede stoffer i vejvandet vil blive tilbageholdt i regnvandsbassinerne ved bundfældning på grund af den længere opholdstid. Tilførsel af yderligere vejvand til vandløbene vurderes ikke at ændre væsentligt på vandløbenes tilstand.

Hele motorvejsstrækningen er beliggende i områder der er karakteriserede som ”mindre sårbare” eller ”mindst sårbare” i relation til grundvandet. Det primære grundvandsmagasin kan således generelt betegnes som forholdsvis velbeskyttet i undersøgelsesområdet. Det forudsættes, at der ikke skal udføres anlægsaktiviteter, som kræver grundvandssænkning.

#### *8.6 Ressourceforbrug*

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

Forbruget af asfalt (ca. 130.000 tons), stabilgrus og bundsikringsgrus (i alt ca. 200.000 m<sup>3</sup>) forventes at kunne skaffes inden for regionen. Forbruget vurderes ikke at være problematisk i forhold til de nationale ressourcer. Grus fra afgravninger og asfalt fra opbrydninger genbruges.

Forbruget af stål og beton er begrænset og skønnes ikke at udgøre et problem i forhold til den tilgængelige ressource.

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

### 8.7 Forurenet jord

Der vil omkring motorvejen generelt i de øverste jordlag kunne forekomme jord, som er forurenet med bly, olieprodukter og tjærestoffer (PAH). Forureningerne opstår ved støv, sprøjt og afstrømning fra vejbanen.

En enkelt potentielt forurenet grund (Storhaven 10) ligger tæt på tilkørselsrampen fra Fredericiavej (øst for motorvejen) men forventes ikke berørt i forbindelse med udbygningen.

Ved arbejde i forurenet jord vil jorden blive bortskaffet eller indbygget i projektet i henhold til gældende lovgivning og bestemmelser.

## 9. Alternativer

I VVM-undersøgelsen er vurderet følgende alternative udbygningsmuligheder:

- Inddragelse af nødspor til kørespor
- Delvis asymmetrisk udbygning af motorvejen fra 4 til 6 spor.
- Løsninger med reversible (vendbare) kørespor.
- Udbygning til 8 spor

Disse muligheder er ud fra en samlet vurdering af de trafikale, vejtekniske, trafiksikkerhedsmæssige, miljømæssige, samfundsøkonomiske konsekvenser vurderet som mindre egnede end hovedforslaget.

## 10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

### 10.1 Anlægs- og samfundsøkonomi

Anlægsoverslaget for udbygningsprojektet 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 anlægsoverslag.

Fysikoverslaget er et estimat fordelt på 6 hovedposter med tilhørende underposter beregnet på baggrund af Vejdirektoratets overslagssystem. Det vil sige, at der er tale om priser baseret på relevante licitationspriser og standardiserede mængder opgjort på basis af det foreliggende skitseprojekt.

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 rådgivningsfirma Capacent for Transportministeriet gennemført en ekstern kvalitetssikring, som har omfattet en vurdering af Vejdirektoratets økonomiske overslag, risikostyring og samfundsøkonomiske analyse 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.

I forbindelse med aftalen af 2. december 2009 om ”Bedre veje mv.” blev partierne bag aftalen enige om ud over hovedforslaget at afsætte yderligere 38,1 mio. kr. (samlet anlægsoverslag, prisniveau 2010, vejindeks 180,8) til etablering af parallelspor samt forberedelse af afvandings-systemer mv. til eventuelt senere anlæg af tilslutningsanlæg for en motortrafikvej Ødsted-Ny Høj-en-E45. Transportministeren vil drøfte etableringen af tilslutningsanlægget for Ødsted-Ny Høj-en-E45 med Vejle Kommune.

Reparation og udskiftning af belægningen på Vejlefyordbroen, som var planlagt udført i forbindelse med den permanente udbygning, og som i VVM-redegørelsen er en del af projektet, indgår ikke i nærværende anlægsoverslag, eftersom disse arbejder er gennemført. I infrastruktur-fonden tilbageføres i den forbindelse 15,8 mio. kr. (samlet anlægsoverslag, prisniveau 2010, vejindeks 180,8) til ”Puljen til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse”, jf. aktstykke 159 af 18. juni 2009.

Der er på den baggrund beregnet et korrigeret basisoverslag for udbygning af Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord for hovedforslaget på 1.134 mio. kr. (prisniveau 2010, 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. 1.248 mio. kr. Ved indbudgettering på finansloven afsættes yderligere en reserve på 20 % i Transportministeriet. Det samlede anlægsoverslag vil således være 1.475 mio. kr., jf. tabel 1.

Tabel 1: Anlægsoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for hovedforslaget. Prisniveau 2010 og vejindeks 180,8.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.)	Samlet anlægsbudget(basisoverslag + 30 pct.)
1.134 mio. kr.	1.248 mio. kr.	1.475 mio. kr.

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.

Lægges det samlede anlægsoverslag til grund i den samfundsøkonomiske beregning, er den interne rente beregnet til 11,0 %.

Udbygningen af motorvejen mellem Skærup og Vejle Nord vil kunne gennemføres efter følgende tidsplan:

- Detailprojektering og udbud: 2010-2013
- Ekspropriation: 2010-2013
- Anlæg: 2012-2015
- Udbygning af motorvej færdig: 2015

Bevillingerne forventes at fordele sig som følger:

Tabel 2: Årsfordelt anlægsbudget

År	Ankerbudget (projektbevilling) (mio. kr., 2010-priser)	Samlet anlægsbudget (mio. kr., 2010-priser)
2010:	33,8 <sup>1)</sup>	40,0 <sup>2)</sup>
2011:	166,1	196,3
2012:	390,7	461,8
2013:	250,3	295,8
2014:	250,3	295,8
2015:	143,1	169,1
2016:	8,9	10,5
2017:	4,5	5,3
I alt:	1,247,7	1.474,6

1) Det anførte beløb er tilgået Vejdirektoratet primo 2010 i henhold til Akt xxx af yy februar 2010.

2) Af beløbet er 6,2 mio. kr. tilgået departementets centrale reserve, jf. Akt xxx af yy februar 2010.

### 10.2 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 rådgivningsfirmaer. 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 Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord. De 18 % er forudsat fordelt med 4,6 % til lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 8,4 % til eksterne rådgivere og ca. 5,0 % til øvrige driftsudgifter.

Vejdirektoratets projektbevilling på 1.247,7 mio. kr. optages på finanslovens § 28.21.20 Anlæg af hovedlandeveje mv. (*Anlægsbevilling*), Den centrale reserve på 226,9 mio. kr., svarende til 20 % af basisoverslaget, optages på finanslovens § 28.11.13 Anlægsreserve (*Anlægsbevilling*).



---

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

En udbygning af Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord vil forbedre trafikafviklingen i Trekantområdet i myldretiden og derved reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på 2.000-2.500 mandår.

De afledte økonomiske virkninger vil i øvrigt primært være sparet tid og øgede kørselsomkostninger. Den sparede tid har en værdi i størrelsesordenen 84 mio. kr. i 2015 og herefter stigende i takt med væksten i trafikken. En del af tidsbesparelsen tilfalder erhvervslivet i form af reducerede transportomkostninger. De øgede kørselsomkostninger som følge af trafikanternes ændrede rutevalg efter en udbygning af motorvejen vurderes at blive ca. 7 mio. kr. i 2015.

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*

Det færdige anlæg vil indebære en betydelig forbedring for trafikanterne på motorvejen og betyde en aflastning af trafikken på alternative veje.

Anlægget berører direkte og indirekte en del mennesker, bl.a. i form af ekspropriationer og gener i anlægsfasen.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil ejere og brugere af de berørte ejendomme blive orienteret direkte dels ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne om anlægsarbejdernes tidsplan og fremdrift, dels ved personlig kontakt til ejere og brugere og ved afholdelse af møder med grundejerforeninger m.v. Borgerne har endvidere mulighed for at holde sig løbende orienteret om anlægsarbejdet på [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 (Habi-

tatdirektivet) (EF-Tidende 1995 nr. L 1, side 135) vil blive direkte eller indirekte berørt af projektet.

#### 14. Høring over lovforslaget

[Lovforslaget har været i høring hos Vejle Kommune, Fredericia Kommune, Hedensted Kommune, Region Syddanmark, Region Midtjylland, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, DI Transport og Forenede Danske Motorejere (FDM). Høringssvarene vil blive fremsendt til Trafikudvalget, ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.]

#### 15. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser / mindreudgifter	Negative konsekvenser / merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Mindreudgifter for stat, regioner og kommuner som følge af færre trafikuheld	Merudgift for staten på 1.475 mio. kr. (prisniveau 2010, inklusiv tillæg på 30 %) til anlæg samt udgifter til drift og vedligeholdelse
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Begrænset meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Reduktion af transportomkostningerne. Øget beskæftigelse i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden	Reducerer landbrugsarealer og ændrer arealanvendelsen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Formindskelse af støjgener langs vejen og forbedret håndtering af vejafvandingen	Mindre forøgelse af 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 i nr. 1 indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at udbygge den ca. 13 km lange strækning af hovedlandevej nr. 60, Østjyske Motorvej (E45), mellem motorvejskryds Skærup og tilslutningsanlæg 60, Vejle Nord, fra 4 til 6 spor.

Det foreslås endvidere med nr. 2, at transportministeren bemyndiges til at anlægge parallelspor i begge retninger på strækningen mellem tilslutningsanlæg 61, Vejle Syd, og et eventuelt nyt tilslutningsanlæg for en motortrafikvej Ødsted-Ny Højen-E45 samt forberede afvandingsystemer mv. til tilslutningsanlægget.

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 meter. Bestemmelsen udvider den generelle bestemmelse i lov om offentlige veje § 34, hvorefter der ved hovedlandeveje og andre nummererede veje kan pålægges byggelinjer med en indbyrdes afstand på indtil 100 meter, 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.

Den forøgede byggelinjeafstand skal tilgodese såvel hensynet til færdselens tarv på den 6-sporede motorvej som muligheden for en senere udbygning med parallelspor m.v. Det bemærkes i den forbindelse, at lovforslaget indeholder bemyndigelse til anlæg af 8-sporet motorvejsprofil med 3 kørespor og et parallelspor i begge retninger på strækningen mellem tilslutningsanlægget Vejle Syd og et eventuelt nyt tilslutningsanlæg for en motortrafikvej Ødsted-Ny Højen-E45.

Ved pålæg af byggelinjer efter den foreslåede bestemmelse finder reglerne om byggelinjer i §§ 34, 37 og 38 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 vedtagelsen 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 ekspropriere 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 bekendtgørelsen i Lovtidende, således at transportministeren hurtigst muligt kan påbegynde gennemførelsen af projektet.