

VVM-undersøgelse

Udbygning af E45 Østjyske Motorvej

Vejle - Skanderborg

Høringsnotat

December 2020

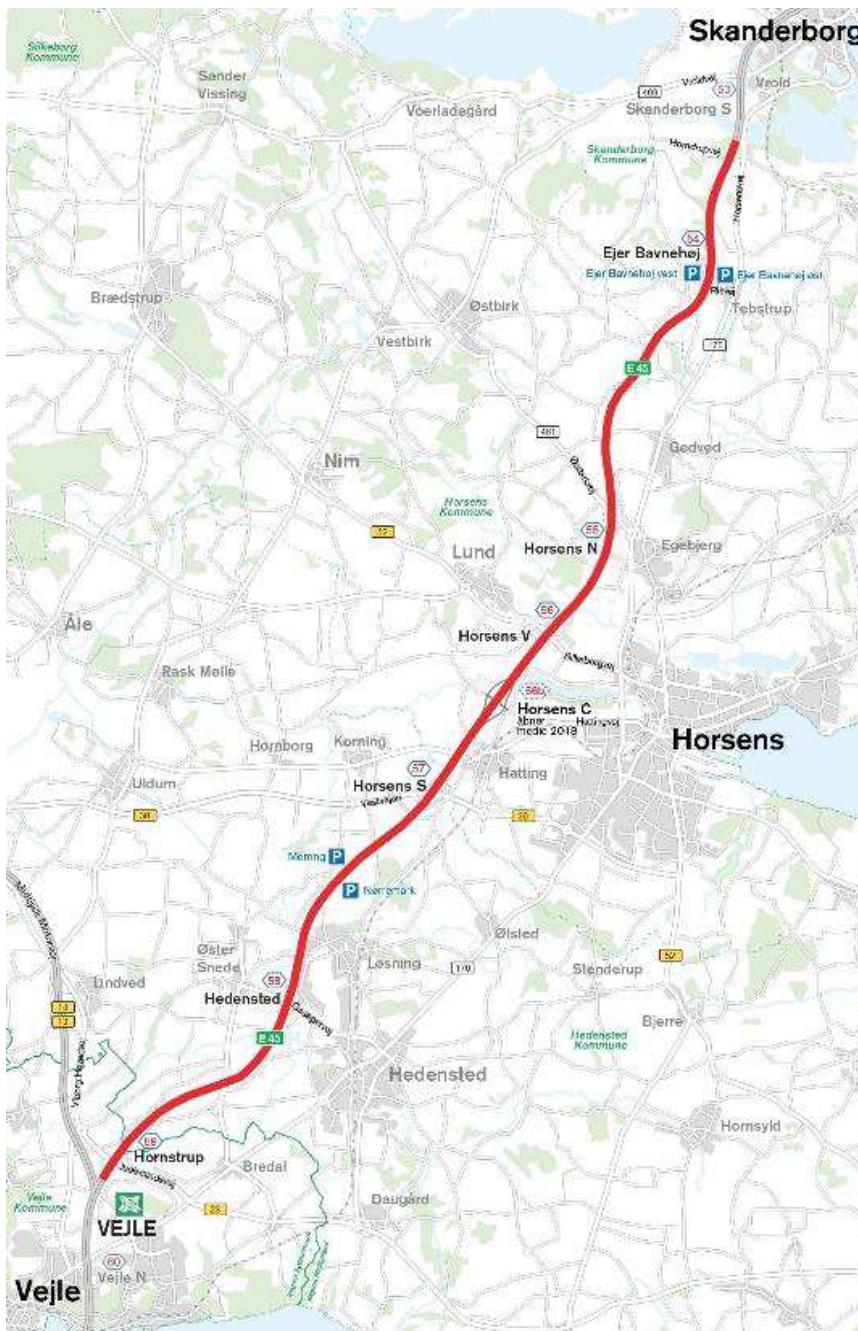


Indhold

Indledning	3
For og imod udbygningen	6
Resume af indkomne forslag og synspunkter	6
Vejdirektoratets bemærkninger.....	6
Samfundsøkonomiske forhold og erhvervsliv	7
Resume af indkomne forslag og synspunkter	7
Vejdirektoratets bemærkninger.....	7
Natur, miljø, rekreative forhold, samt klima	9
Resume af indkomne forslag og synspunkter	9
Vejdirektoratets bemærkninger.....	9
Støj	12
Resume af indkomne forslag og synspunkter	12
Vejdirektoratets bemærkninger.....	14
Ejendomsforhold, ekspropriation og erstatning	21
Resume af indkomne forslag og synspunkter	21
Vejdirektoratets bemærkninger.....	21
Trafikale forhold	24
Resume af indkomne forslag og synspunkter	24
Vejdirektoratets bemærkninger.....	24
Tekniske forhold	26
Resume af indkomne forslag og synspunkter	26
Vejdirektoratets bemærkninger.....	27
Øvrige bemærkninger	30
Resume af indkomne forslag og synspunkter	30
Vejdirektoratets bemærkning.....	30
Bilag	31

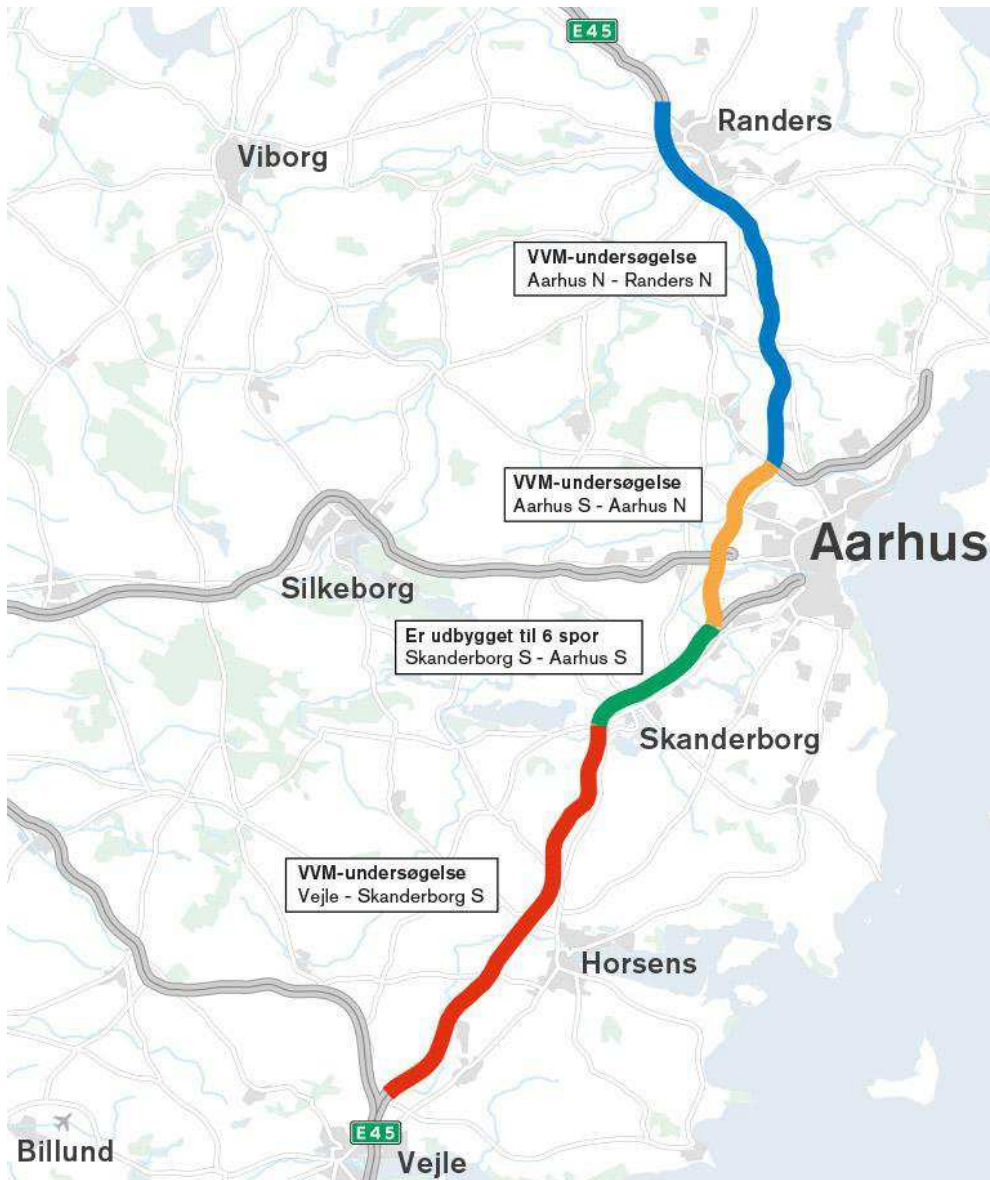
Indledning

Som led i finansloven for 2018 besluttede regeringen (V, LA og K) og DF at gennemføre en VVM-undersøgelse af en udbygning af E45 Østjyske Motorvej mellem Vejle og Skanderborg. Den er nu gennemført, og dette notat omhandler resultatet af den afsluttende høring.



VVM-strækningen fra Vejle til Skanderborg

Samtidig er der gennemført VVM-undersøgelser for strækningen mellem Aarhus S og Aarhus N og strækningen mellem Aarhus N og Randers N. Strækningen mellem Skanderborg og Aarhus S blev for nylig udbygget til 6 spor.



E45 fra Vejle til Randers med tre VVM-undersøgelser: Vejle-Skanderborg (rød), Aarhus S-Aarhus N (gul) og Aarhus N-Randers N (blå). Strækningen mellem Skanderborg og Aarhus S (grøn) er udbygget til 6 spor.

VVM-undersøgelsen af udbygning af E45 Østjyske Motorvej mellem Vejle og Skanderborg blev gennemført i perioden fra sommeren 2018 til efteråret 2020. Undersøgelsen blev sat i gang med en indledende offentlig idé- og forslagsfase, hvor Vejdirektoratet modtog flere end 100 bemærkninger med synspunkter om projektet og forslag til indholdet af den videre undersøgelse.

VVM-undersøgelsen herunder miljøkonsekvensrapporten og en lang række tekniske baggrundsnotater blev offentliggjort i juni 2020. Afrapporteringen skete digitalt på hjemmesiden www.vd.dk/vvm-e45vejle, hvor projektet blev beskrevet sammen med digitale temakort og visualiseringer. Den afsluttende offentlige høring af VVM-undersøgelsen startede d. 12. juni 2020 og forløb frem til d. 2. oktober 2020.

Der var planlagt 3 borgermøder som en del af den afsluttende offentlige høring. På grund af situationen med CORONA blev de erstattet med et live virtuelt borgermøde d. 15. september 2020, hvor projektet blev præsenteret, og det var muligt at stille spørgsmål via en chat-funktion. Ca. 100 personer deltog on/off i det virtuelle borgermøde.

Der er indkommet i alt 149 høringssvar i den afsluttende høringsperiode. En række høringssvar er dubletter eller er fremsendt til den forkerte VVM-strækning, så det samlede antal unikke høringssvar ender på 134. Langt størstedelen af høringssvarene, 76, er fra private borgere eller grupper af borgere / foreninger. Dertil kommer 10 høringssvar fra organisationer og politiske grupperinger, 31 fra virksomheder, 10 fra myndigheder og 7 fra trafikanter. Alle høringssvar og medsendte bilag er tilgængelige via projektets hjemmeside.

I det følgende er udsagn fra høringssvarene grupperet emnemæssigt:

- For og imod udbygningen
- Samfundsøkonomiske forhold og erhvervsliv
- Natur, miljø, rekreative forhold samt klima (ikke støj)
- Støj
- Ejendomsforhold
- Trafikale forhold
- Tekniske forhold
- Øvrige bemærkninger

Mange høringssvar indeholder udsagn indenfor flere forskellige emner og vil derfor blive behandlet i flere afsnit. Den emnemæssige registrering for de enkelte høringssvar fremgår af bilaget sidst i høringssnotatet.

For og imod udbygningen

Resume af indkomne forslag og synspunkter

Mere end 50 høringssvar anbefaler, at udbygningen gennemføres. De fleste anfører også, at det er den fulde udbygning, der skal gennemføres og ikke alternativerne. Ligeledes anbefaler mange, især de mange høringssvar fra virksomheder men også flere af de offentlige myndigheder, at hele E45 fra Vejle til Randers udbygges.

Argumenter for en udbygning er primært at mindske kapacitetsproblemerne og dermed rejsetiden samt variation i rejsetiden. Dette har en betydning for såvel virksomheder som de mange daglige pendlere. Flere, især borgere og foreninger, bemærker dog, at udbygningen forudsætter en effektiv støjafskærmning.

Kun en er imod udbygningen med den begrundelse, at det kun vil medføre en tidsbesparelse på 6 minutter.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet noterer den positive holdning til udbygningen og vil i forbindelse med udbygningen have fortsat fokus på støjforholdene.

Det bemærkes, at trafikberegninger viser, at strækningen vil have kritisk trængsel i myldretiden i 2030, hvis motorvejen ikke udbygges.

Samfundsøkonomiske forhold og erhvervsliv

Resume af indkomne forslag og synspunkter

Der er kommet mere end 30 høringssvar omhandlende samfundsøkonomiske forhold og erhvervsliv. Langt de fleste relaterer sig til erhvervsliv - heraf kommer 11 fra transport og logistikvirksomheder og 7 fra interesseorganisationerne samt fra Silkeborg kommune og Horsens kommune.

Alle høringssvarene udtrykker ønske om, at motorvejen udbygges. De påpeger alle, at der i dag allerede er store forsinkelser på strækningen, og at de mange uheld giver en stor variation i rejsetiden. Det påpeges, at trængslen har konsekvenser for erhvervslivet. Det kan derfor være svært at tiltrække arbejdskraft og dermed sikre lige konkurrencevilkår.

Det nævnes også af flere, at der i dag er mange større og mindre uheld på strækningen, som har stor indflydelse på rejsetiden og variationen i denne. Alle høringssvarene påpeger derfor, at det er væsentligt at få udbygget E45 hurtigt, da det vil have stor betydning for deres virksomheder eller de virksomheder, som de repræsenterer.

Der er et høringssvar, der går på de samfundsøkonomiske forhold, hvor det ønskes, at man medtager nogle bredere økonomiske effekter, som ikke normalt indgår i den samfundsøkonomiske analyse.

Vejdirektoratets bemærkninger

I forbindelse med VVM-redegørelsen er der udarbejdet en erhvervsanalyse, der belyser effekterne for erhvervslivet af en udbygning. I erhvervsanalysen er fundet, at en udbygning vil medføre gevinster for erhvervslivet. En fordel er for eksempel reducerede rejseomkostninger, når varer eller tjenesteydelser skal transporteres. Disse fordele kan øge virksomhedernes produktivitet i området, da deres konkurrenceevne forbedres.

Mere indirekte effekter vil være gevinster som følge af et større arbejdskraftopland, da rejsetiden og rejseomkostningerne for pendlerne også bliver reduceret. Virksomhederne kan få øget jobmatch og derved en højere produktivitet. Ved udbygning af motorvejen mellem Vejle og Skanderborg forbedres især adgangen til arbejdskraft nær projektstrækningen på E45 samt omkring Trekantområdet.

Udbygning af motorvejen har størst effekt for virksomheder i Skanderborg, Horsens, Hedensted, Vejle, og Fredericia kommuner.

En udbygning af motorvejen forventes også at føre til et fald i materielskadeuheld, da denne type uheld ofte opstår, når der er meget trængsel.

En samlet udbygning fra Vejle til Randers vurderes at være et samfundsøkonomisk rentabelt projekt, med en positiv nettonutidsværdi og en intern rente der er højere end 4 procent (4,3 procent). Derudover vil der for en samlet udbygning være synergieffekter, som ikke er indregnet i den

samfundsøkonomiske analyse, dvs. det samlede projekt vil have en større positiv nettonutidsværdi og dermed en forrentning, der vil være lidt højere end 4,3%.

Det er Vejdirektoratet vurdering, at bredere økonomiske effekter (agglomerationseffekter) og øvrige effekter i den retning ikke vil have større betydning for den samlede vurdering af E45.

Natur, miljø, rekreative forhold, samt klima

Resume af indkomne forslag og synspunkter

Der er kommet lidt mere end 10 hørings svar vedr. natur, miljø, rekreative forhold samt klima. Hørings svar vedrørende støj er ikke medregnet, da disse behandles i kapitlet "Støj".

Miljøstyrelsen og flere kommuner har efterspurgt uddybninger af nogle af de vurderinger, der er foretaget i miljøkonsekvensrapporten med tilhørende natur- og miljøkortlægningsrapporter indenfor påvirkning af overfladevand, grundvand, landskab og enkelte øvrige miljøforhold.

Miljøstyrelsen og Hedensted Kommune bemærker, at VVM-undersøgelsen ikke tager udgangspunkt i de nyeste vandområdeplaner 2021-2027.

Hedensted Kommune bemærker, at vandløbssystemet gennemløber Natura2000 område Bygholm Ådal med Habitatområde, og at Vejdirektoratet skal sikre, at afvandingen af motorvejen ikke medfører påvirkning af habitatnatures udpegningsgrundlag.

Flere myndigheder roser, at der i projektet er medtaget flere nye faunapassager, og flere ser gerne, at de store faunapassager, som er medtaget som tilvalg i projekt, bliver etableret som en del af hovedprojektet. Horsens Kommune fremfører, at motorvejen i deres kommune gennemskærer tre bevaringsværdige landskaber, ved Bygholm Ådal, Hansted Ådal og ved landskab nord for Gedved, og kommunen foreslår derfor endnu en faunabro lige nord for Gedved.

Flere kommuner og myndigheder bemærker, at det er vigtigt, at der i den videre planlægning er fokus på landskabelige og kulturhistoriske påvirkninger som udbygningen medfører. Skanderborg Kommune nævner særligt landskabet omkring Ousted Kirke og Ejer Bavnehøj.

Der spørges til, om støjvoldene beplantes med træer mm. som ville gøre noget godt for fugle og det øvrige dyreliv, og om støjvoldene eventuelt også kan bruges som rekreative stier samt til mountain-bike-kørsel m.v.

Region Syddanmark anbefaler, at de miljømæssige konsekvenser af, at der bliver behov for at inddrage større arealer til råstofindvinding, bør inddrages i miljøvurderingen.

Flere nævner, at der bruges mere brændstof ved stop-and-go-kørsel, hvilket betyder øget klimaaftryk. CO₂-udledningen pr. bil vil kunne nedbringes ved at mindske transporttiden og risikoen for kødanelse.

Vejdirektoratets bemærkninger

Generelt vil miljøpåvirkningerne i projektet være begrænsede, da der i forvejen er en motorvej på stedet. Betydende påvirkninger af for eksempel beskyttet natur forsøges afværget ved at etablere

erstatningsnatur. Nogle få ændringer vurderes at have en positiv påvirkning såsom etablering af faunapassager, padderør m.v.

Mange af bemærkningerne i høringssvarene omhandler bl.a. godkendelser i henhold til gældende regler, dispensationer, konkretisering af afværgeforanstaltninger og erstatningsnatur. Såfremt det besluttes at realisere projektet, vil Vejdirektoratet i den senere detailprojektering konkretisere de enkelte miljøforhold og afværgeforanstaltninger yderligere og søge om relevante miljøgodkendelser. Dette vil desuden ske i dialog med berørte myndigheder. Vedrørende udledning fra regnvandsbassiner vil det endelige detailprojekt for afvanding skulle projekteres, og kommunerne vil blive inddraget bl.a. i forbindelse med udledningstilladelser.

Vejdirektoratet har været i dialog med Miljøstyrelsen om indholdet i styrelsens høringssvar. Vejdirektoratet har efterfølgende svaret på de punkter, som Miljøstyrelsen yderligere har ønsket belyst. Rettelser og supplerende oplysninger er beskrevet i et appendix, som er et tillæg til miljøkonsekvensrapporten. Dette dokument er tilgængeligt på hjemmesiden for VVM-projektet som et bilag til høringsnotatet. Se mere på www.vd.dk/vvm-e45vejle under Baggrund og baggrundsrapporter.

Kortlægning og vurdering af vandløb er foretaget inden basisanalysen for 2021 – 2027 blev offentliggjort. Vejdirektoratet tager bemærkningen til efterretning og opdaterer vurderingen, som beskrives i et appendix, som er et tillæg til miljøkonsekvensrapporten. Det skal dog bemærkes, at vurderingen er udtryk for, at påvirkninger ikke forventes at influere på målsætninger og tilstande for de respektive vandløb/søer, med mindre der er tale om væsentlige påvirkninger.

Der er gennemført en væsentlighedsvurdering for projektets potentielle påvirkning af Natura 2000-området N236 Bygholm Ådal, som viser, at projektet ikke vil medføre påvirkning af Natura 2000-området, med mindre der sker omfattende grundvandssænkning. Da der ikke på baggrund af det foreliggende projekt er forventning til, at der vil være behov for omfattende grundvandssænkning, er væsentlighedsvurderingens konklusion, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning af Natura 2000-området.

Vejdirektoratet er enig i, at det er af betydning for biodiversiteten og for spredning af arter og dermed den genetiske udveksling, at den væsentlige barriere, som E45 Østjysk Motorvej er for plante- og dyrelivet, reduceres.

Ud over de mindre faunapassager, der er indarbejdet i projektet, har Vejdirektoratet lokaliseret to steder på udbygningsstrækningen, dels en landskabsbro ved Ris Bæk, dels en faunabro nord for Tebstrup, hvor terrænet gør det muligt at bygge en faunabro, og disse to store faunapassager er i VVM-undersøgelsen medtaget som tilvalg. Vejdirektoratet noterer sig ønsket om, at de bliver etableret som en del af hovedprojektet.

Endnu en stor faunapassage lige nord for Gedved er svær at anlægge, idet terrænforholdene er af en sådan karakter, at det vil være kompliceret og meget arealkrævende at bygge en faunabro på denne lokation. Samtidig vil stigningen på broen være så høj, at nytteværdien for andre pattedyr end flagermus er usikker. Vejdirektoratet har derfor valgt at anbefale (som tilvalg) en faunabro nord for Tebstrup, hvor vejen ligger mere i afgravning, og det derfor er lettere at indpasse en faunabro med en udformning, som sandsynliggør en stor grad af benyttelse hos faunaen.

Vejdirektoratet har fokus på at fremme biodiversiteten og de artsrige vejskråninger, hvor det er muligt. Emnet indgår som en del af planlægningen i denne VVM-undersøgelse, hvor der udpeges

vejskråninger/støjvolde, der vil være egnede som overdrevslignende natur. Den type vejskråninger er kendetegnede ved at være lysåbne og med få, spredte buske. Derfor er det ikke hensigtsmæssigt at plante træer og tættere buskads disse steder. På Vejdirektoratets øvrige arealer vil der blive taget stilling til en beplantningsplan i detailprojekteringen, hvor forslaget om stier og evt. mountainbikekørsel også vil blive behandlet. Af trafikikkerhedshensyn er det ikke hensigtsmæssigt at plante træer og buske for tæt på vejen, da det kan lokke vildtet til at komme for tæt på vejen.

Vejdirektoratet er enig i, at udbygningen skal tilpasses de store landskabelige og kulturhistoriske værdier, og vil i de videre faser have fortsat fokus på det.

I forhold til råstofindvinding må der forventes et samlet stort behov for ikke-fornybare ressourcer som sand, grus og sten, hvilket vil øge presset på råstofressourcerne på land. Dette vurderes at øge kravene til optimering af ressourceforbruget, herunder anvendelse af alternative ressourcer. Dette kan være i form af anvendelse af overskudsjord, restprodukter, affaldsfraktioner, slagge og lignende samt øget genanvendelse af eksempelvis asfalt. Vejdirektoratet vil i det videre forløb have fokus herpå.

Øget trængsel følges i mange tilfælde af reduceret hastighed uden egentlig køkørsel og stop-and-go trafik. Ned til en hastighed på omkring 80 km/t vil trængslen generelt bidrage til at reducere CO₂-udledningen, mens yderligere reduktioner i hastigheden vil øge CO₂-udledningen. På motorveje stiger CO₂ udledningen først over niveauet for kørsel ved tilladt hastighed, når gennemsnitshastigheden kommer under 40 km/t. Mange steder bidrager reduceret hastighed som følge af trængsel derfor til at reducere CO₂ udledningen. Men hvis hastigheden bliver lavere end 40 km/t, og der opstår køkørsel, vil udledningerne således blive forøget.

Støj

Der har været meget fokus på støj i VVM-undersøgelsen, herunder i den indledende idé- og forslagsfase samt i den afsluttende høring.

Kommunerne og rigtig mange borgere og organisationer ønsker mere støjafskærmning, herunder støjafskærmning af kommende udviklingsområder.

Resume af indkomne forslag og synspunkter

Hørings svarene vedr. støj er inddelt efter følgende områder:

- Støj generelt og enkeltliggende ejendomme
- Gammelsole
- Løsning
- Eriknauer
- Hatting
- Lund og Bøgehøjvej/Østerkør
- Egebjerg og Gedved
- Nymøllevej
- Tebstrup, Ejer Bavnehøj Skole, Ris og Horndrup

Støj generelt og enkeltliggende ejendomme

Flere myndigheder, borgere, foreninger, organisationer og virksomheder ser det som positivt, at der er støjreducerende foranstaltninger med i projektet, men mange ønsker yderligere foranstaltninger.

Det påpeges fra flere, at Vejdirektoratet bør være opmærksomme på de helbredsmæssige påvirkninger af støj, herunder også sammenhæng mellem støj og børns helbred. Der henvises til WHO's anbefalede grænseværdier for vejstøj på 53 dB, som er væsentligt mere restriktive end Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB.

Flere efterspørger konkret støjmåling i stedet for støjberregning. Mange påpeger, at der ved planlægning af tiltag til støjreduktion i forbindelse med nye vejanlæg samt ved vejudvidelser, bør anvendes en lang tidshorisont på 20 – 30 år for på den måde at gøre støjprojekter mere robuste.

Et par høringssvar påpeger, at der bør være særlig fokus på støj fra den påtænkte udvidelse af virksomheden DSV ved tilslutningsanlæg 56b Horsens V og den påtænkte nye store lastbilkaringsplads ved tilslutningsanlæg 57 Horsens S.

Flere spørger til hvorfor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj i byområder på 58dB ikke skal overholdes af Vejdirektoratet, og hvorfor der skal være mindst 5 sammenhængende boliger for at komme i betragtning til en støjafskærmning.

Der er flere spørgsmål vedrørende sammenhængen mellem nærværende VVM-undersøgelse og Vejdirektoratets støjhandlingsplan 2018-2023.

Flere spørger til om en støjskærm i den ene side af motorvejen får den effekt, at støjen forstærkes på den ikke-støjskærmede side af motorvejen.

Mange ønsker, at der anvendes støjsvag belægning, og at der sker en hastighedsnedsættelse, samt at overskudsjord bruges til nye støjvolde.

Der er spørgsmål til Vejdirektoratets metoder til beregning af støj, herunder om der foretages opgørelse af støjen, når vejen er udbygget.

Det fremføres, at udbygningen af DSV Logistik Center ved Horsens og det nye store tilslutningsanlæg ved tilslutningsanlæg 57 vil medføre mere støj på grund af øget lastbiltrafik og der spørges til om udvidelsen er med i støjberegningerne.

Gammelsole

Der bliver spurgt til, om en 8 meter høj støjskærm ved Gammelsole kan reducere støjen mere.

Løsning

Ved Løsning ønsker flere, at støjskærmen forlænges mod nord op forbi Nørremark Rasteplads, så den vil dæmpe støjen for boligerne ved Stubberup Skovvej.

Eriknauer

Der er indkommet mange høringssvar med ønske om en støjafskærmning ved Eriknauer.

Hatting

Der er indkommet mange høringssvar med ønske om en støjafskærmning ved Hatting. Der er blandt andet ønsker om, at støjafskærmningen går ned til Vestvejen ved tilslutningsanlæg 57 Horsens S og mod nord går op til Silkeborgvej ved tilslutningsanlæg 56a Horsens V, samt at støjskærmen gøres højere, for eksempel til en 7 m høj skærm som ved Bramdrupdam.

Lund og Bøgehøjvej/Østerkær

Der er ønsker om støjafskærmning mod Lund og Bøgehøjvej, herunder også ønske om støjafskærmning langs de veje, som går på tværs af motorvejen samt støjafskærmning af naturområdet Egebjerg Enge og Bygholm Enge.

Egebjerg og Gedved

Der er flere, herunder en initiativgruppe på flere end 380 personer, med ønske om støjafskærmning ved Egebjerg og Gedved, eventuelt som levende hegn.

Nymøllevej

På Nymøllevej ønsker flere, at den foreslåede støjskærm forlænges, idet dens længde og højde ikke er tilstrækkelig i forhold til alle boligerne.

Tebstrup, Ejer Bavnehøj Skole, Ris og Horndrup

Flere, herunder Skanderborg Kommune og Lokrådet for Ejer Bjerger, ønsker støjskærm mod Tebstrup, Ejer Bavnehøj Skole, Ris og, Horndrup, Der spørges blandt andet til, om der kan ske en bedre reduktion af støjen for Ejer Bavnehøj Skolen, hvis den 6 meter høje skærm suppleres med en 12 m høj støjvold. Der er også ønsker om, at støjafskærmningen ved Tebstrup forlænges mod syd.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret synspunkterne. Nedenfor kommenteres de rejse forhold.

Støj generelt og enkeltliggende ejendomme

De støjmæssige konsekvenser af motorvejsudbygningen er undersøgt, og der er foreslået en støjafskærmning, som sikrer, at den samlede støjbelastning bliver lidt reduceret sammenlignet med en fremtidig situation uden en udbygget motorvej. Metoder og forudsætninger for støjkonsekvensvurderingen fremgår af rapporten "VVM E45 Vejle-Skanderborg" (Rambøll, maj 2020).

Det gælder for alle støjdæmpende løsninger, at de kan dæmpe støjen men ikke fjerne den. Virkningen af en støjafskærmning er størst i området lige bag afskærmningen, og virkningen aftager med øget afstand. Alle støjskærme er i denne VVM-undersøgelse forudsat at have en akustisk absorberende overflade mod vejsiden, hvorfor der ikke vil forekomme refleksion af støjen til den modsatte side af vejen.

I forbindelse med udbygning af motorvejen er der foreslået opsat støjafskærmning, hvor der er sammenhængende boligområder, som er støjbelastede, og hvor en afskærmning vil have en væsentlig effekt set i forhold til afskærmningens anlægsudgift. Støjskærme er foreslået opsat på strækninger, hvor der ikke er plads til en støjvold eller hvor andre forhold taler for at en skærm er den bedste løsning. Støjvolde er foreslået etableret i områder med overskudsjord fra anlægsarbejderne. Generelt er der jordunderskud i projektet, hvorfor støjvoldene primært forventes anlagt med jord, der ikke egner sig til at blive indbygget i vejen.

Der er i projektet medtaget etablering af ca. 1,8 km støjvolde og ca. 5,8 km støjskærme, i alt ca. 7,6 km støjafskærmning. Det bemærkes, at den præcise placering, højde og udstrækning af de enkelte støjskærme eller -volde først vil blive fastlagt ved detailprojektering af vej anlægget.

I situationer, hvor etablering af støjskærme/ støjvolde ikke vil have tilstrækkelig virkning eller er en uforholdsmæssig dyr løsning i forhold til begrænsede effekter, er støjisolering af boliger et alternativ. I de tilfælde, hvor vejstøjen ved en boligfacade overstiger 63 dB som følge af det nye vejanlæg, kan boligere blive tilbudt tilskud til støjisolering efter Vejdirektoratets retningslinjer. Støjisolering af boliger omfatter typisk forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at støj har negative helbredsmæssige konsekvenser. WHO har i sin rapport "Environmental Noise Guidelines for the European Region" (2018) en anbefaling om, at støj fra vejtrafik holdes under et niveau på 53 dB, fordi højere støjniveauer kan være forbundet med negative helbredsmæssige konsekvenser. Vejdirektoratet henholder sig dog til Miljøstyrelsens anbefalinger, da det er Miljøstyrelsen, der i Danmark fastlægger retningslinjer til støjbeskyttelsesniveauet. Miljøstyrelsen har på nuværende tidspunkt ikke fundet det nødvendigt at revidere de danske vejledende støjgrænseværdier på baggrund af WHO-rapporten.

Miljøstyrelsen har fastsat en række vejledende grænseværdier for støj fra veje. De vejledende grænseværdier er grundlaget for danske myndigheders vurdering af vejstøj. De vejledende grænseværdier udtrykker en støjbelastning, der efter Miljøstyrelsens vurdering er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabel (Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 om "Støj fra veje"). Den vejledende grænseværdi for boliger er fastsat til 58 dB, der er betegnelsen for en gennemsnitsværdi for et døgn, dog sådan at støj i aften- og nattetimerne vægtes højest. Grænseværdien for rekreative områder i det åbne land, som er

områder, der er udlagt til sommerhusområde eller tilsvarende, samt fredede naturområder og lignende, er fastlagt til 53 dB. De vejledende grænseværdier anvendes som grundlag for fastsættelse af, hvornår eksempelvis en bolig langs en vej er støjbelastet. Der findes ingen krav, men kun vejledende grænseværdier for støj fra eksisterende eller nye veje i Danmark.

I forbindelse med planlægning af nye veje og udbygning af eksisterende veje er der praksis for, at Vejdirektoratet søger at reducere støjen for de boligområder, der udsættes for støj over 58 dB. Der er ikke praksis for at etablere støjafskærmninger ved enkeltliggende ejendomme, idet der ikke vurderes at være rimelig proportionalitet mellem udgiften til støjafskærmningen og værdien af den ejendom, der kan få gavn af afskærmningen. For at få en rimelig proportionalitet mellem udgiften til en støjafskærmning og den effekt der kan opnås ved at etablere den, er det valgt, at der skal være mindst fem sammenhængende boliger, der kan få glæde af støjafskærmning.

I praksis er det ofte ikke muligt at opnå overholdelse af den vejledende grænseværdi ved ombygning af eksisterende motorveje. Normalt vil det være en afvejning af omkostningerne til støjdæmpningen i forhold til den støjreducerende effekt, der er bestemmende for, om der etableres støjreducerende foranstaltninger. I vejprojekter er der derfor ikke praksis for at indarbejde tiltag med henblik på at overholde en bestemt støjgrænse, men i stedet at vurdere omkostningseffektiviteten af tiltaget (støjreducerende effekt i forhold til omkostningen til tiltaget).

I trafikberegningerne, som ligger til grund for støjberegningerne, sker der en generel fremskrivning på baggrund af økonomisk vækst og befolkningsvækst. I fremskrivningen er der taget højde for en øget biltransport og flere lastbiler på motorvejen. Det er støjmæssigt vurderet, at en udbygning lokalt omkring projektstrækningen kun vil have en yderst begrænset effekt på støjen set i forhold til den generelle støj fra motorvejen.

Der er i forbindelse med gennemførelse af VVM-undersøgelsen foretaget støjberegninger af basissituationen i 2019 samt af en situation, hvor trafikken er fremskrevet til 2040. Dette er gjort for at sikre, at støjdæmpning også har effekt 10 år efter udbygning, under forudsætning af at motorvejen kan forventes at være færdigudbygget i 2030. Der er som hovedregel undersøgt effekten af en støjskærm på 5, 6 eller 7 m ud for samtlige lokaliteter, hvor minimum 5 sammenhængende beboelsesejendomme bliver belastede med mere end 58 dB i 2040.

Der foretages som udgangspunkt ikke støjmålinger af trafikstøj. Der er en lang række usikkerheder ved støjmålinger, der bevirker, at et målt støjniveau kun undtagelsesvis kan anses for mere pålideligt end et beregnet. Desuden er det en kompliceret og forholdsvis omfattende opgave at fastlægge årsmiddelværdien af støjniveauet ved målinger. Vejdirektoratet anvender en beregningsmodel, som tager højde for data om blandt andet vejbelægning, hastighed, vejrforhold og trafikfordeling. Desuden indgår topografi og afskærmning fra for eksempel bygninger.

I den indledende høring om udbygningen af E45 blev der rejst ønsker om målinger af støjen fra motorvejen, med henblik på at sammenligne måleresultater med beregningsresultater. Vejdirektoratet er ofte blevet mødt med det ønske fra borgere, og besluttede derfor gennemføre et udviklingsprojekt om langtidsmålinger af støjen på de tre strækninger af E45 (Vejle N-Skanderborg, Aarhus S-Aarhus N, Aarhus N-Randers N) hvor der sideløbende i perioden 2018-2020 er gennemført VVM-undersøgelser om udbygning af E45. Der er således foretaget langtidstøjmålinger (2 x 2 måneder) af støjen fra motorvejen 4 forskellige steder på strækningen. Målingerne skal blandt andet bruges til at sammenligne den målte støj med beregnede værdier på de samme 4 målesteder. Derfor er der i de samme perioder

indsamlet trafikdata fra målestationer på motorvejen og vejdata fra meteorologiske stationer i nærheden. Det vil blive brugt til at beregne støjen i de samme punkter. Den endelige afrapportering af måleresultater – og sammenlignende støjberegninger – forventes at foreligge ultimo 2020, og vil herefter blive offentliggjort på Vejdirektoratets hjemmeside.

I Vejdirektoratets Støjhandlingsplan beskrives principper for, hvordan man vil håndtere støj langs statsvejene, mens VVM-undersøgelsen beskriver og vurderer støjkonsekvenserne ved et konkret vejprojekt. Der indarbejdes på den baggrund foranstaltninger til at reducere støjen. Støjhandlingsplanen for statens veje 2018-2023 indeholder blandt andet oplysninger om støjbelastningen fra de eksisterende statslige veje, principper for arbejdet med at forebygge og reducere støjen, herunder hvordan støj håndteres i forbindelse med udbygningsprojekter, samt en beskrivelse af gennemførte og mulige støjreducerende tiltag langs det eksisterende statsvejnet. I støjhandlingsplanen er der på baggrund af en screening af hele statsvejnettet udpeget særligt støjbelastede boligområder, som fremadrettet vil blive prioriteret, hvis der bevilges midler til dette formål. Støjhandlingsplanen kan med andre ord betragtes som en plan for, hvordan støj kan håndteres, såfremt der bevilliges midler hertil.

Der er flere, der har stillet forslag om at nedsætte hastigheden på E45 med det formål at begrænse støjen fra trafikken. Det vil umiddelbart være modsætningsfyldt at udbygge vejen med det formål at forbedre fremkommeligheden, og samle trafikken på de overordnede veje for at sikre høj mobilitet, og samtidig nedsætte hastigheden for køretøjerne. Hastighedsnedsættelser giver øget rejsetid for trafikanterne med deraf afledte samfundsøkonomiske tab. En anden afledt effekt af hastighedsnedsættelse på motorvejen kan være, at trafikanterne finder alternative ruter til at komme frem ad, med deraf følgende trafik- og støjbelastning af lokalvejsnettet.

Transportminister Benny Engelbrecht har igangsat et forsøg med neskiltning af hastigheden på Holbækmotorvejen ved København. Hastigheden er blevet nedskiltet i vestgående retning på den del af Holbækmotorvejen, der løber fra motorvejens start ved Folehaven og ud til Motorring 3, i alt cirka tre kilometer. I dag må man køre 110 km/t på strækningen, men hastigheden nedsættes således, at den ensortes med hastighedsbegrænsningen i østlig retning, der er 60, 70 og 90 km/t på dele af strækningen. Vejdirektoratet har målt hastigheder og støj i forsøgsperioden før og efter nedskiltning af hastigheden. De nye hastighedsgrænser vil indtil videre gælde frem til foråret. Vejdirektoratet evaluerer af projektet forventes at være klar til næste forår. På baggrund af forsøgets resultater skal der tages stilling til, om de skal fortsætte, eller om hastigheden igen skal sættes op til 110 km/t på strækningen.

Lavere hastighedsgrænser for eksempel ved byområder indgår derfor pt. ikke som virkemiddel til at reducere støjen. Generelt er det en vanskelig balancegang at samle trafikken på de overordnede veje og samtidig sikre høj mobilitet og lavere hastigheder for køretøjerne. Hastighedsnedsættelser kan potentielt nedsætte støjniveauet i omgivelserne. Som tommelfingerregel reduceres støjen med ca. 1 dB pr 10 km/t, hastigheden nedsættes. Det vil sige, at hastigheden skal reduceres fra eksempelvis 110 km/t til 80 km/t for at opnå en mærkbar støjreduktion på ca. 3 dB.

Anvendelse af støjreducerende asfalt er forbundet med meromkostninger, fordi levetiden for denne type slidlag er en smule kortere end for et traditionelt slidlag, hvilket medfører, at slidlaget skal udskiftes oftere. I VVM-undersøgelsen er det støjberegningsmæssigt forudsat, at der anvendes en traditionel asfalt (SMA 11). Fremadrettet er det forhåbningen, at der kan anvendes en asfalttype, der støjer en smule mindre. Asfaltbelægninger er under stadig udvikling, og det er på nuværende tidspunkt usikkert, hvilken type asfalt det vil være hensigtsmæssigt at anvende i en fremtidig situation. I øjeblikket testes en såkaldt klimavenlig asfalt, som kan mindske rullemodstanden, og dermed også føre til

reduceret brændstofforbrug og CO₂-udledning fra bilerne. Det forventes, at denne asfalt vil støje en smule mindre end en traditionel asfalt og at den faktiske støj således kan blive lavere. Ved en senere detailprojektering af strækningen vil der blive taget endelig stilling til valg af asfalttype.

Der er ikke praksis for at opgøre støjen fra motorvejen i sin helhed efter anlægsperioden er færdig. Det vil være muligt at klage over gener fra motorvejen efter udbygningen er færdig (normalt 1 år efter). I disse situationer gennemføres støjberegninger med de faktiske trafikmængder mv. på motorvejen hos de enkelte lodsejere, til brug for ekspropriationskommissionens fastlæggelse af eventuelle erstatninger.

For så vidt angår spørgsmål om planerne for den nye lastbilsparkeringsplads ved tilslutningsanlæg 57, skal det bemærkes, at denne ikke indgår i støjberegningerne, idet kun vedtagne planer medtages i trafikberegningerne og dermed som grundlag for støjberegningerne. Med hensyn til spørgsmål om flere lastbiler på strækningen som følge af det nye DSV logistikcenter ved Horsens så vil der skulle ske en meget væsentlig stigning i den tunge trafik (over 50 % stigning) før det vil have betydning for beregningsresultaterne for støjen fra E45, idet der på E45 i 2040 forventes årsdøgnstrafik på knapt 100.000 køretøjer, heraf ca. 18.000 tunge køretøjer.

Gammelsøle

Der er indarbejdet støjafskærmning ud for Gammelsøle. Længden af støjskærmen forventes at være ca. 1,5 km, men den præcise udformning afklares først i detailprojekteringsfasen. Støjskærmen er beregnet til at have en god effekt og vil medføre at mere end 60 boliger vil opnå en støjreduktion på mere end 3 dB.

Højde og omtrentlig udstrækning af støjskærmen er vurderet på baggrund af støjberegninger. I forbindelse med støjberegningerne er lavet undersøgelse af effekten af en støjskærm på 5, 6 eller 7 meters højde. En 7 eller 8 meter høj støjskærm vil have en bedre effekt end en 6 meter høj skærm, men den ekstra omkostning ved at forhøje støjskærmen betyder kun en relativ lav ekstra støjdemping.

Løsning

Der er indarbejdet en 6 meter høj støjafskærmning ud for Løsning. Støjskærmen er beregnet til at ville have en relativt god effekt og vil medføre, at mere end 350 boliger vil opnå en støjreduktion på mere end 3 dB. Længden på støjskærmen forventes at være ca. 2 km, men den præcise udstrækning afklares først i detailprojekteringsfasen.

Der anlægges ikke støjskærme ved enkeltliggende ejendomme, da støjskærmsprisen i sig selv kan overstige prisen for den enkelte ejendom.

En løsning hvor man forlænger støjskærmen mod nord, så den også omfatter boligerne ved Stubberup Skovvej, er blevet vurderet. I praksis vil det ved 6-sporede motorveje være vanskeligt at opnå en effekt, der står mål med omkostningerne af en støjafskærmning på en afstand større end 300 m fra motorvejen, som er tilfældet for de fleste af ejendommene ved Stubberup Skovvej.

Når Vejdirektoratet bruger midler til støjafskærmning i forbindelse med motorvejsprojekter, sker det ud fra en samlet vægtning af effekt og økonomi. Der stilles desuden krav til effekten af tiltag. Eksempelvis er der ved tilskudsordninger til støjisolering af ejendomme samtidig en målsætning om, at der skal kunne opnås en støjreduktion på mindst 5 dB indendørs. Ved støjafskærmningsløsninger skal der gerne kunne opnås en effekt på mindst 3 dB ved boligerne udendørs.

Eriknauer

Vejdirektoratet har revurderet støjanalyserne for Eriknauer og anbefaler på den baggrund, at der op-sættes en støjafskærmning på østlig side af motorvejen, da der kan forventes en acceptabel effekt af støjafskærmningen i forhold til udgiften til støjskærmen (jf. gennemgangen af kriterierne ovenfor). Det forventes, at det bliver i form af en støjskærm, men det kan ændres til en støjvold.

Længden på støjafskærmningen forventes at skulle være ca. 0,9 km fra Vestvejen ved tilslutningsan-læg 57 Horsens S til den krydsende vej Engholmvej, men den præcise udstrækning fastlægges først i detailprojekteringsfasen. Med en 6 m høj støjskærm forventes det, at der vil være 20 støjbelastede bo-liger, som vil få en hørbar støjreduktion på mere end 3 dB.

Hatting

Ved Hatting er der indarbejdet en 12 meter høj vold og en 6 meter høj støjskærm (12 m høj vold mod-svarer 6 m høj støjskærm), startende fra syd for Grønhøjvej. De er beregnet til at få en relativt god ef-fekt og vil medføre at mere end 100 boliger vil opnå en støjreduktion på mere end 3 dB. Længden på støjskærmen forventes at være ca. 1 km, men den præcise udformning afklares først i detailprojekte-ringsfasen.

Højde og omtrentlige udstrækning af støjskærmen er vurderet på baggrund af støjberegninger. Der er lavet undersøgelse af effekten af en støjskærm på 5, 6 eller 7 meter høj støjskærm. En 7 eller 8 meter høj støjskærm vil have en bedre effekt, end en 6 meter skærm, men den ekstra omkostning ved at for-høje støjskærmen kan ikke svare sig i forhold til den relativt lave ekstra støj-dæmpning, der opnås.

Lund og Bøgehøjvej/Østerkær

På baggrund af kortlægning og analyser af støjen er der ikke indarbejdet støjafskærmning ved Lund og Bøgehøjvej.

Området øst for Lund er et nyere boligområde, senest omfattet af lokalplan 2016-16, Boliger, Provst-lund II, Lund. Af lokalplanen fremgår det, *at der skal anlægges en støjvold og anviser hvordan den skal udformes, hvilket vil sikre, at støjniveauet kan holdes indenfor de anbefalede grænseværdier. I lokalplanen er der bestemmelser om, at bygninger og bebyggelse indrettes, så de vejledende støj-grænser ikke overstiges for opholds- og soverum, kontorer og udendørs opholdsarealer iht. Vejledning 4-2007 for Støj fra veje.* Vejdirektoratet vurderer ikke at udbygningen af motorvejen i sig selv giver an-ledning til væsentlige ændringer af støjniveauet ved nybyggeriet ved Lund, og skal derfor henvise til Horsens Kommunes lokalplanvedtægter om støjreduktion.

Der er et støjproblem ved boligerne ved Bøgehøjvej i Østerkær, som er udpeget som særligt støjbe-la-stet område i Vejdirektoratets Støjhandlingsplan 2018 – 2023. På baggrund af analyserne i denne VVM-undersøgelse er det besluttet at fravælge en støjskærm i projektet. Ved Bøgehøjvej/Østerkær vurderes en støjskærm at blive uforholdsmæssig dyr i forhold til den støjreducerende effekt, man vil opnå. Området er i dag stærkt støjbelastet, og selvom der etableres en støjskærm, vil boligerne fortsat være meget støjbelastede, og der vil stadig være problemer med støj ved boligerne. Det må derfor li-geledes forventes, at området fremadrettet udgår af prioriteringen støjskærmsprojekter langs statsve-jene jf. Vejdirektoratets støjhandlingsplan 2018-2023.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at, støj påvirker mennesker uanset om de befinder sig ved boligen eller i rekreative friluftsområder som eksempel naturområdet Egebjerg Enge og Byholm Enge. Forsk-ning har vist, at samspillet mellem støj ved boligen og i områderne omkring boligen – for eksempel at

man har adgang til mere stille rekreative områder i nærheden af boligen – har betydning for i hvor høj grad mennesker generes af støj. Derfor bør støjplanlægning, både støjbekæmpelse og forebyggende planlægning, ideelt set tage udgangspunkt i helhedsvurderinger af støjpåvirkningen. I VVM-undersøgelsen indgår imidlertid ikke undersøgelse af tiltag til reduktion af støjen i rekreative områder. Der har ikke været praksis for at lade rekreative områder indgå i støjbeskyttelsesindsatsen ved vejprojekter, idet indsatsen vurderes at ville medføre uforholdsmæssig store udgifter til anlæg af støjafskærmning. Vejdirektoratets praksis for forebyggelse og reduktion af støj ved udbygning af eksisterende statsveje er fokuseret på at mindske støjbelastningen ved særligt støjfølsomme typer af områder, såsom helårsboliger, sommerhuse, kolonihaver med tilladelse til overnatning, uddannelses- og børneinstitutioner og lignende.

Egebjerg og Gedved

Egebjerg og Gedved ligger i en afstand af 800 – 1200 meter fra motorvejen. For bysamfund, der ligger længere end 300 meter væk, vil en støjafskærmning have så lille effekt, at det ikke kan stå mål med omkostningerne til en støjafskærmning. Der er gennemført støjberegninger af en 5, 6 og 7 meter høje støjskærme langs motorvejen ud for både Egebjerg og Gedved. For begge byområder ses det, at få boliger vil opnå en hørbar effekt, og at en støjskærm blive for dyr set i forhold til den støjreducerende effekt, man vil opnå.

Ved Egebjerg er boligerne beliggende nærmest Skanderborgvej belastet med støj mere end 58 dB, og det vurderes at det er trafikken på Skanderborgvej, der er den største støjkilde. Skanderborgvej er kommunevej.

Nymøllevej

Der er indarbejdet støjafskærmning ud for Nymøllevej. Støjskærmen er beregnet til at ville have en relativt god effekt og vil medføre at 7 boliger vil opnå en støjreduktion på mere end 3 dB. Desuden har skærmen en relativt god støjskærmende effekt ift. prisen for støjskærmen. Længden af støjskærmen forventes at være ca. 0,7 km, men den præcise udformning afklares først i detailprojekteringsfasen.

Højde og omtrentlig udstrækning af støjskærmen er vurderet på baggrund af støjberegninger. Der er foretaget beregning af effekten af en støjskærm på 5, 6 eller 7 meter høj støjskærm. En 6 eller 7 meter høj støjskærm vil ikke have en bedre effekt, end en 5 meter skærm.

Tebstrup, Ejer Bavnehøj Skole, Ris og Horndrup

Der er indarbejdet støjafskærmning ud for Tebstrup. Længden af støjskærmen forventes at være ca. 0,7 km, og støjvolden ca. 0,6 km, men den præcise udformning afklares først i detailprojekteringsfasen.

Ris ligger i en afstand af ca. 800 meter fra motorvejen og derfor vil en støjskærm have en så lille effekt, at det ikke kan stå på mål med omkostningerne af en støjskærm. Der er gennemført støjberegninger af en 5, 6 og 7 meter høj støjskærm langs motorvejen ud for Ris. 1-2 boliger vil opnå en hørbar effekt af en støjskærm, og derfor vil en støjskærm ved Ris blive for dyr set i forhold til den støjreducerende effekt, man vil opnå.

For Horndrup gælder også, at afstanden til motorvejen er for stor til at en støjskærm vil give en hørbar effekt for beboerne.

Støjskærmen ved Ejer Bavnehøjskolen indgår i denne VVM-undersøgelse som et tilvalg. Der er udført støjberegninger af en støjskærm placeret i skel mod øst, langs motorvejen og mod syd langs Risvej. Skærmen forventes at være ca. 450 meter langs og 6 meter høj. Der har også været overvejelser om en højere skærm, men det vurderes at den ikke i væsentlighed vil give en mærkbar øget støjreduktion. På grund af lokale terrænforhold og krydsende veje er en støjvold fravalgt, men vurderes i øvrigt teoretisk at have samme effekt som en støjskærm.

Den foreslåede støjskærm vil give en støjreducerende effekt på de udendørs arealer, der ligger øst for skolen, ud mod motorvejen, det vil sige primært på de arealer, som ikke indgår som skoleområde. På arealerne vest for skolen vurderes det, at en støjskærm ikke kan give en væsentlig støjreducerende effekt.

Ejendomsforhold, ekspropriation og erstatning

Resume af indkomne forslag og synspunkter

Der er indkommet ca. 10 høringssvar vedrørende ejendomsforhold. Herudover er der også indkommet mange høringssvar vedrørende støj på enkeltejendomme. Disse behandles i kapitlet "Støj".

Det emne, der fylder mest i høringssvarene fra private borgere, er støj. De fleste er ikke imod en udbygning af motorvejen, men de frygter, at støjen vil blive forøget som følge af udbygningen.

Mange har oplevet, at støjen er steget jævnt over de år, som de har boet som nabo til motorvejen. Allerede i dag er udendørs ophold for mange ikke muligt.

Flere spørger til muligheder for at dæmpe støjen ved deres boliger, enten i form af afskærmning (volde), støjisolering og/eller støjdæmpende asfalt.

Flere oplever allerede i dag, at deres ejendom er usælgelig, og at de derfor er stavnsbundne til ejendommen. Nogle spørger derfor til muligheden for, at deres ejendom eksproprieres i sin helhed, og en foreslår, at Vejdirektoratet køber og fjerner alle boliger tæt på motorvejen. Der spørges også til muligheden for at få ejendommen overtaget så hurtigt som muligt. Desuden spørges der til, hvorfor det ikke fremgår af VVM-undersøgelsen, om/at deres ejendom vil blive eksproprieret i sin helhed.

Endelig er der spurgt til erstatning for støjgener.

Flere har nævnt, at de er kede af, at beplantning og læhegn tæt på motorvejen vil blive fjernet. Dels fordi det skærmer visuelt for motorvejen og trafikken på den, dels fordi det giver en oplevelse af, at støjen dæmpes af beplantningen. Der er også spurgt til tilplantning på motorvejens arealer. En har spurgt til, om der ville være krav til placering af ny skov til erstatning for fredskov, der fældes.

En har spurgt til mulighed for at begrænse rystelser fra den nuværende trafik på motorvejen, om der vil ske sænkning af grundvand og om hvor der skal være vildthejn.

Hedensted Kommune og Hedensted Spildevand har spurgt til flere konkrete arealer, blandt andet om der kan ske en mindre justering af projektet for at tilgodese erhvervsområder samt forhold vedrørende rensningsanlæg og ledning m.v.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet taget telefonisk kontakt og/eller besvaret skriftligt på mail hvor der er indsendt et høringssvar fra ejere af enkeltliggende ejendomme, og hvor emnet har været bekymringer om støj og nærhed til motorvejen, både nu og efter en udbygning. Dette er sket for om muligt at afklare, herunder i forhold til proces, spørgsmål og bekymringer i forhold til bl.a. personlige forhold.

I den telefoniske kontakt/ mails er der blandt blevet orienteret nærmere om nedenstående områder:

- Hvordan foregår processen forud for ekspropriationerne, herunder beslutninger og tidshorisont. De enkelte ejere, hvis ejendomme berøres direkte af udbygningen, vil blive hørt individuelt senere i processen, inden projektet besluttet endeligt i detaljer.
- Der er ikke fastlagte kriterier for, hvornår en ejendom vil kunne blive eksproprieret. Det beror på en konkret vurdering på stedet, blandt andet på baggrund af støjniveau, afstand til motorvejen, indretning af ejendommen, samt om der sker en forværring af forholdene som følge af udbygning af motorvejen. Ejendommen vil normalt blive eksproprieret, hvis bygningerne berøres direkte af vejanlægget.
- Der er en såkaldt tålegrænse, der betyder, at man som nabo ikke altid kan gardere sig mod, at der bliver påført gener fra naboen, og at det ikke nødvendigvis udløser en erstatning. Hvis man som nabo til en vej bliver berørt af støjgener, er det op til ekspropriationskommissionen at vurdere, om generne overstiger tålegrænsen og er af en sådan karakter, at der enten skal betales erstatning, eller at vejmyndigheden skal overtage hele ejendommen.
- Erstatning for støjgener vil først blive besluttet, når motorvejen er udbygget, så det kan vurderes på det faktiske grundlag, herunder det udførte projekt og trafikmængder.
- Der er mulighed for at søge om, at Vejdirektoratet skal overtage ejendomme tidligere end ekspropriationerne, hvis det besluttet at projektet skal realiseres, hvis der bevilges penge dertil og endelig hvis kriterierne for tidlig overtagelse er til stede. Sidstnævnte vil være en vurdering på grundlag af behandling af ansøgningen.

På projektets hjemmeside (www.vd.dk/vvm-e45vejle) er der nogle interaktive kort. Et af dem kan vise arealindgrebet på den enkelte ejendom. Det vil sige, at man overordnet kan se hvilke arealer, der skal bruges til udbygning af vejen, hvis det realiseres. Men man kan ikke se, om det medfører, at ejendommen bliver så berørt af projektet, at den vil kunne totaleksproprieres. Det besluttet af ekspropriationskommissionen ud fra ovennævnte kriterier. Derfor kan man heller ikke se, om man vil kunne få sin ejendom eksproprieret i sin helhed på grund af støjgener.

Til brug for VVM-undersøgelsen er der udarbejdet et skitseprojekt, og der kan komme ændringer, så det præcise arealbehov er ikke opgjort endeligt. Og det kan ikke siges nøjagtigt hvor stort areal den enkelte ejendom kommer til at afstå.

Den endelige udformning og detailprojektering sker først, når det er politisk besluttet at realisere projektet. Som del af dette høres berørte ejere individuelt.

Det er derfor også som del af detailprojekteringen, at det fastlægges hvor der skal være vildthejn, og hvordan der forholderes til fredskov.

Men det er sikkert, at det bliver nødvendigt at fælde/fjerne træer og beplantning ved udbygningen af motorvejen. På private arealer vil det blive erstattet med et beløb, der fastsættes på ekspropriationstidspunktet. Ejer kan selv vælge, om pengene skal bruges til genplantning eller noget helt andet. Vejdirektoratet foretager kun genplantning, hvis det er et vilkår for fjernelse af fredskov på arbejdsarealer eller der skal etableres ledelinjer i tilknytning til faunapassager.

På motorvejens eget areal vil der blive taget stilling til, om der skal plantes eller ej i forbindelse med detailprojekteringen.

Rystelser fra den almindelige trafik på motorvejen kan ikke begrænses. Under anlægsarbejdet kan der opsættes udstyr, der måler rystelserne med det formål at dokumentere dem.

Det forventes ikke, at der skal ske permanent sænkning af grundvandet. Under anlægsarbejdet måler Vejdirektoratet løbende vandstande i brønde tæt på motorvejen.

Vedrørende afskærmning for støj i form af skærm eller vold og vedrørende støjdæmpende asfalt samt mulighed for tilskud til støjisolering af en bolig henvises til Vejdirektoratets bemærkninger til hørings-svar om støj.

I forhold til de konkrete arealer som Hedensted Kommune og Hedensted Spildevand har spurgt ind til, så håndteres den præcise justering af arealforbruget i de senere faser, men i mange tilfælde vil der kunne ske en justering af arealforbruget. Det er også i de senere faser der sker en nærmere håndtering af ledninger i dialog med ledningsejerne.

Trafikale forhold

Resume af indkomne forslag og synspunkter

Der er indkommet ca. 10 høringssvar vedrørende trafikale forhold generelt. Herudover er der også indkommet en del høringssvar vedrørende trafikale forhold i relation til virksomheder og pendling. Disse behandles i kapitlet "Samfundsøkonomiske forhold og erhvervsliv".

Blandt andet flere myndigheder anfører, at det er positivt, at der i forbindelse med udbygningen af motorvejen også sker en udbygning og forbedring af samkørselspladserne, således det giver bedre muligheder for pendling.

Flere, herunder flere kommuner, påpeger, at der i dag er store trængselsproblemer - især i flere tilslutningsanlæg.

Flere spørger om projektets sammenhæng og konsekvenserne for de øvrige, væsentlige infrastrukturprojekter, såsom en Kattegatforbindelse, en tredje forbindelse over Lillebælt, samt kapacitetsproblemerne på Vejlefjordbroen og motorvejsstrækningerne i Trekantområdet.

Dagens tal er i projektet angivet med udgangspunkt i 2018-trafiktal, og det opfordres til at bruge nyeste tal.

Flere nævner, at der er mange ulykker på strækningen - især strækningen nord for Horsens og omkring Ejer Bavnehøj.

Flere spørger til om der ved udbygning af motorvejen er taget højde for den tiltagende lastbiltrafik for DSV ved tilslutningsanlæg 56B Horsens V og det kommende transportcenter ved tilslutningsanlæg 57 Horsens S.

Flere, herunder Vejle Kommune, er bekymrede for den kritiske trængsel på Vejlefjordbroen.

Vejdirektoratets bemærkninger

De trafikale beregninger tager udgangspunkt i besluttede og finansierede projekter. Der er dog en sammenhæng mellem projekter, da for eksempel Vejlefjordbroen allerede i dag har trængselsproblemer, og derfor vil være en flaskehals ved en udvidelse af E45. En eventuel Kattegatforbindelse vil på den anden side aflaste Vejlefjordbroen og E45. I øjeblikket er Vejdirektoratet i gang med at undersøge de trafikale konsekvenser af en Kattegatforbindelse, og her vil de trafikale effekter på E45 også blive belyst. Undersøgelser af øvrige projekter, og sammenhængen imellem dem, er en politisk beslutning som Vejdirektoratet ikke har indflydelse på.

Når Vejdirektoratet beregner de trafikale gevinster af et projekt, sker det på baggrund af prognoseberegninger for et åbningsår, hvor væksten i trafikken beregnes på baggrund af blandt andet forventet udvikling i BNP, befolkningssammensætning og lokalisering af arbejdspladser i forhold til dagens situation. I beregningerne tages der også højde for øget forsinkelse som følge af mere trafik.

Antallet af materielskadeulykker er steget kraftigt fra 2017 – 2018, hvor der næsten er sket en fordobling. I samme periode har trafikvæksten på strækningen medført, at trængslen er steget. Dette stemmer godt overens med en analyse af ulykker i relation til trængsel, som Vejdirektoratet for nyligt har foretaget. Resultaterne herfra viser, at der er en tydelig sammenhæng mellem trafikmængde pr. time og antallet af ulykker. Resultaterne af analysen viser, at antallet af materielskadeulykker stiger kraftigt ved store trafikmængder. Dette gælder især for de mindre materielskadeulykker. Stigningen i antal ulykker skyldes blandt andet, at der typisk bliver kortere mellem bilerne på strækningen. Da hastigheden samtidig vil være faldende i perioder med tæt trafik, vil alvorligheden af ulykkerne være mindre end i perioder med frit flow. Derfor vil de fleste ulykker i perioder med tæt trafik være materielskadeulykker.

I vurderingen af behov for udvidelse og ændringer af tilslutningsanlæg er der set på, hvilke lokalplaner og potentielle byudviklingsområder, der er udlagt i kommuneplanerne frem til 2030. Langsigtede byudviklingsområder (perspektivområder) indgår ikke, da det er vurderet, at usikkerheden om blandt andet udførelse, omfang og tidshorizont er stor. Generelt er forslag til udbygning af tilslutningsanlæggene designet til at give den bedst mulige samfundsøkonomi. I analysen og vurderingen af tilslutningsanlæggene er der derfor sket en afvejning mellem kapacitetsbehovet og anlægsøkonomien.

Tekniske forhold

Resume af indkomne forslag og synspunkter

Der har været knap 20 høringsvar omhandlende tekniske forhold. Tekniske forhold omhandler typisk udformning af vejprojektet.

Udbygning af tilslutningsanlæg

Der er en del høringsvar vedrørende ombygning af tilslutningsanlæg – primært omkring Horsens, hvor presset på anlæggene er størst. Kommentarer vedrører blandt andet ønsker om signalanlæg og flere ramper. Der er flest kommentarer til tilslutningsanlæg 57 Horsens S, hvor især problemerne ved den vestlige frakørselsrampe beskrives. Der er desuden en del kommentarer vedrørende trængsel og bløde trafikanter ved tilslutningsanlæg 56a Horsens V.

Opfordring til nyt tilslutningsanlæg nord for tilslutningsanlæg 55 Horsens N

Horsens kommune opfordrer til, at der kigges på muligheden for et nyt tilslutningsanlæg nord for tilslutningsanlæg 55 Horsens N – dvs. ved Gedved. Dette tilslutningsanlæg skal primært betjene industriområdet i den sydlige del af Gedved.

Udvidelse af rute 30

Billund Lufthavn foreslår, at rute 30 Vestvejen opgraderes til motorvej eller som minimum, at tilslutningsanlæg 57 Horsens S forberedes som et kommende motorvejskryds. På baggrund af en rapport fra Rambøll, som Billund Lufthavn har bestilt, fremgår flere positive aspekter ved en motorvej mellem E45 og rute 18, Midtjyske Motorvej, ved Ølholm – blandt andet styrket konkurrenceevne, øget eksport, produktivitetsvækst. Det vil desuden betyde en sammenhæng mellem E45 og rute 30/ rute 18, som vil give en bedre fremkommelighed for hele det østjyske vækstbånd, hvilket ville sætte et stort præg på samfundsøkonomien.

Samtænkning med ny privat lastbilparkeringsplads ved tilslutningsanlæg 57 Horsens S

Investor for dette projekt ønsker koordinering mellem anlæg af lastbilparkeringspladsen mm. og udvidelsen af motorvejen inklusive ombygning af ramper og rute 30 Vestvejen. Der anføres også, at anlæg af lastbilparkeringspladsen kan spare en udvidelse af rastepladserne Merring og Nørremark samt nærliggende samkørselspladser.

Ønske om nedsat hastighed på E45 på grund af uheld og støj

Der bliver udtrykt bekymring over trafikikkerheden på strækningen nord for Horsens. Strækningen er overbelastet, og der sker mange ulykker. Overgangen fra 6 til 4 spor ved Skanderborg S er meget farlig. Hastigheden bør sættes ned til 110 km/t.

Der er ligeledes kommet forslag om større ombygninger af motorvejen – blandt andet på grund af uheld.

Kødannelse ved uheld

Der bliver udtrykt bekymring om kødannelse ved uheld samt en frygt for forværring med tiltagende lastbiltrafik til blandt andet DSV og et kommende transportcenter ved Horsens S. Der udtrykkes bekymring for, om den udvidede motorvej kan klare den ekstra trafik, uden at der kommer kø i nødspor eller det langsomme spor.

Samkørselspladser

Flere kommuner bemærker, at det er positivt at samkørselspladser opgraderes og udvides, så der bliver bedre muligheder for pendlerne, og at det er positivt med flere lastbilkøringspladser på rastepladserne.

Horsens kommune savner en samkørselsplads ved tilslutningsanlæg 56b Horsens C.

Fokus på bløde trafikanter ved Kærgårdsvej/ Silkeborgvej

Horsens Kommune ønsker fokus på forholdene for de bløde trafikanter, når Kærgårdsvej omlægges.

Udkørsel via Rasteplads Nørremark

Flere, herunder Hedensted Kommune, Løsning Lokalråd samt Boligbeton, ønsker, at virksomheden Boligbeton, som er lokaliseret øst for motorvejen i industriområdet i Løsning, får en direkte tilslutning til motorvejen via Nørremark Rasteplads. Boligbeton har ca. 35.000 årlige lastbilkørsler, som i dag kører via tilslutningsanlæg 58 Hedensted.

ITS-anlæg

Der spørges til anvendelse af ITS-anlæg (intelligente tavler) på strækningen.

Regnvandsbassiner

Hedensted kommune har kommentarer vedrørende udregning af størrelse på samt placering af regnvandsbassiner, sikring af de fremtidige afvandingsforhold samt klimatilpasning.

Sikring af vandløb mod sand- og lerpartikler fra erosion

Horsens kommune har en kommentar vedrørende erosion og håndtering af deraf følgende transport af sand- og lerpartikler, så de ikke havner i de nærmeste vandløb.

Anvende motorvejsdæmning som sikring mod oversvømmelse

Horsens kommune spørger desuden ind til muligheden for at anvende motorvejsdæmningen ved Bygholm Å's underløb til at tilbageholde vand i den opstrømliggende ådal for at reducere risikoen for oversvømmelse i Horsens By.

Vejdirektoratets bemærkninger

Kommissoriet for VVM-undersøgelsen har været at forbedre fremkommeligheden på E45. Fokus har derfor været på at projektere et vejprojekt, som sikrer en bedre fremkommelighed på motorvejen og de tilhørende tilslutningsanlæg. Der er derfor nogle mulige fremtidige projekter, som ikke er en del af denne VVM-undersøgelse.

Trafikken på E45 og eksisterende tilslutningsanlæg er regnet igennem med hensyn til fremskrivning af trafikmængden. Disse beregninger har vist, at der skal ske en ombygning af de fleste eksisterende tilslutningsanlæg. Beregningerne har ikke vist behov for yderligere tilslutningsanlæg. Og især omkring Horsens ligger de eksisterende tilslutningsanlæg så tæt, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at etablere flere anlæg da det vil være svært at overholde krav til den indbyrdes afstand imellem dem.

Alle ombyggede tilslutningsanlæg signalreguleres. Ramper og tilslutningsveje udvides i henhold til trafikberegningerne.

Vejdirektoratet har noteret ønsket om en motorvej mellem E45 og rute 18, Midtjyske Motorvej, ved Ølholm. Forslaget ligger udenfor kommissoriet og vil derfor ikke blive behandlet nærmere i denne VVM-undersøgelse. Derfor vil tilslutningsanlæg 57 Horsens S heller ikke blive foreslået forberedt som motorvejskryds i denne VVM-undersøgelse. Bemærk i øvrigt at det er svært foreneligt at kombinere et motorvejskryds i skæringen mellem E45 og rute 30 med det ønskede projekt til lastbilverkøbsanlæg ved tilslutningsanlæg 57 Horsens S.

Vejdirektoratet har noteret sig ønsket om ny privat lastbilverkøbsplads ved tilslutningsanlæg 57 Horsens S. Da plangrundlaget for projektet ikke er godkendt behandles forslaget ikke videre i denne VVM-undersøgelse. Usikkerheden omkring bl.a. udførelse, omfang og tidshorisont er for stor til, at projektets evt. indvirkning kan indgå i VVM-undersøgelsen.

Når vejen udvides til 6 spor på hele strækningen, vil den problematiske overgang fra 4 til 6 spor ved tilslutningsanlæg 53 Skanderborg S forsvinde. Motorvejen er i dag netop meget uheldsbelastet i myldretiden, fordi trafikken er tæt. Dette vil blive forbedret, når motorvejen udvides.

Da hastigheden blev hævet fra 110 til 130 km/t for år tilbage blev hele strækningen analyseret med hensyn til trafikikkerhed og kørselsmønstre. Det blev vurderet, at en ændring til 130 km/t var forsvarligt. En udbygning af motorvejen vil generelt bidrage til at give et roligere trafikmønster.

En større ombygning af E45, for eksempel i form af flytning af vejbaner i højden eller til siderne, vil ikke komme på tale, da det vil være så dyrt, at projektet ikke bliver rentabelt. Ved en udvidelse af motorvejen kan man dels genbruge meget af vejen - dels anvende vejen til kørsel i anlægsperioden.

En udvidelse af E45 til 6 spor vil fjerne en stor del af problemerne med kødannelse ved uheld. Der er i trafikberegningerne desuden taget hensyn til de store virksomheder, som ligger langs motorvejen i dag, så der ikke kommer kø ud på motorvejen ved tilslutningsanlæggene. Disse beregninger opdateres i detailprojekteringsfasen.

Der sker udelukkende udvidelse og flytning af eksisterende samkørselspladser i VVM-projektet. Der er således ikke medtaget etablering af samkørselspladser ved tilslutningsanlæg, hvor der ikke er samkørselspladser i dag.

Der vil i detailfasen blive undersøgt specifikke løsninger for de bløde trafikanter omkring Kærgårdsvej nær Silkeborgvej samt generelt ved alle krydsende veje og stier.

Vejdirektoratet forudsætter generelt som overordnet vejmyndighed i henhold til Vejloven, at nye byområder skal vejbetjenes via det kommunale vejnet, og at udbygning af det kommunale vejnet sker under forudsætning af opkobling til statsvejnettet i eksisterende tilslutningspunkter. Således undgås unødigt sammenblanding af lokaltrafik med den gennemkørende trafik med dårlig fremkommelighed og trafikikkerhed til følge. Tilslutning af nye kommuneveje til det overordnede vejnet skal tilgodese fremkommelighed og sikkerhed på statsvejen, og være trafikalt og vejnetmæssigt begrundet.

En tilslutning til motorvejen direkte fra Boligbeton vil nedsætte fremkommeligheden og forringe trafikikkerheden på E45 på en strækning som er stærkt trafikeret og vil desuden skabe en uhensigtsmæssig sammenblanding mellem trafikanter som holder rast og tung trafik til E45. Der er i dag en vejforbindelse fra virksomheden som forløber stort set igennem et industriområde, hvor erhvervstrafik må

forventes, tilslutningsanlæg 58 Hedensted. Dette tilslutningsanlæg er i projektet foreslået ombygget således det i højere grad end i dag får en kapacitet, der kan håndtere den stigende trafik, herunder de mange lastbiler.

På denne baggrund imødekommes forslaget om direkte rampetilslutninger for Boligbeton ikke.

Der er ikke medtaget ITS-anlæg i VVM-projektet. Disse anlæg anvendes ofte, hvor nødsporet anvendes til kørsel i myldretiden. I dette projekt udvides motorvejen, så den kan klare spidsbelastningerne uden ITS-anlæg.

De angivne størrelser på bassinerne i VVM-projektet er foreløbige. Den endelige dimensionering af det enkelte regnvandsbassin vil ske på baggrund af den udledningstilladelse, der opnås i detailprojekteringsfasen. I denne fase vil Vejdirektoratet indgå i en dialog med kommunerne om endelig størrelse, udformning og placering af bassinerne.

For at sikre de fremtidige afvandingsforhold, inklusive eventuel vandløbsregulering i forbindelse med motorvejens udbygning, vil Vejdirektoratet i de efterfølgende faser indgå i en dialog med kommunerne

I de efterfølgende faser vil Vejdirektoratet indgå i en dialog og et samarbejde med kommunerne, for at sikre de fremtidige afvandingsforhold på grund af klimaændringer.

Entreprenøren skal udføre afværgeforanstaltninger, der i størst muligt omfang forhindrer, at overfladevand, der indeholder materialer, der kan skade vandløbene, ledes direkte til disse.

Hvor der udføres regnvandsbassiner, anvendes disse som klaringsbassiner. Ved lokaliteter uden regnvandsbassiner, hvor der er behov for midlertidig opsamling af overfladevand, etableres der klaringsbassiner, som kun skal fungere i anlægsperioden.

Overfladevandet ledes enten gennem de permanente vejgrøfter eller ved hjælp af midlertidige grøfter eller volde til klaringsbassinerne.

Ved lokaliteter uden regnvandsbassiner, hvor der er behov for midlertidig opsamling af overfladevand, etableres der klaringsbassiner, som kun skal fungere i anlægsperioden.

I forbindelse med spørgsmål om at anvende motorvejens dæmning som sikring mod oversvømmelse foretrækker Vejdirektoratet en løsning, hvor der etableres en separat dæmning eller en spuns foran motorvejen, så motorvejsdæmningen ikke påvirkes og ikke indgår som en del af projektet. På baggrund af de konkrete projekter fra Horsens kommune vil Vejdirektoratet i detailprojekteringsfasen undersøge hvad der er muligt.

Øvrige bemærkninger

Resume af indkomne forslag og synspunkter

Flere kommuner gør opmærksom på flere forhold, som Vejdirektoratet skal være opmærksom på i den videre planlægning, herunder blandt andet justeringer af projektet til fordel for en mere hensigtsmæssig arealudnyttelse samt lovparagraffer og procedurer, der skal iagttages.

Vejdirektoratets bemærkning

Vejdirektoratet har noteret sig bemærkningerne og vil have fokus herpå i den videre planlægning, herunder en dialog med de berørte myndigheder.

Bilag

Emnemæssig registrering for de enkelte høringssvar fremgår af bilaget. Mange høringssvar indeholder udsagn indenfor flere forskellige emner og vil derfor blive behandlet i flere afsnit. Den emnemæssige registrering for de enkelte høringssvar fremgår af et bilag til selve høringsnotatet.

Lbnr	Afsender	Ejendomsforhold (ikke støj), ekspropriation, erstatning	For udbygningen	Imod udbygningen	Natur, miljø, rekreative forhold, samt klima	Opklarende spørgsmål	Samfundsøkonomiske forhold og erhvervsliv	Støj	Tekniske forhold	Trafikale forhold	Øvrige bemærkninger
22405	ErhvervSilkeborg		X				X				
22511	Løsning Lokalråd								X		
23408	BusinessHorsens		X				X		X		
23495	Erhverv Aarhus		X		X		X		X		
23562	BusinessHorsens, ErhvervSilkeborg, Erhverv Randers og Erhverv Aarhus		X				X				
23704	DI		X				X		X	X	
23793	Aarhus Transport Group (ATG)		X				X				
23888	Østjyske Speditører		X		X		X				
23958	Lokalrådet for Ejer Bjerge ved formand Morten Rose Vilholm		X					X	X		
24155	Gedved Lokalråd		X					X			
23173	Tinus Elsig		X		X			X	X	X	
23355	Hedensted Kommune	X	X		X				X		
23543	Horsens Kommune		X		X		X	X	X	X	
23545	Hedensted Kommune				X				X		
23606	Region Midtjylland		X								
23625	Skanderborg Kommune		X		X			X			X
23713	Silkeborg Kommune		X				X				
23733	Jesper Borg Christensen		X				X			X	
23964	Region Syddanmark		X		X						
24233	Miljøstyrelsen				X			X			X
10813	Leo Jacobsen a/s	X						X			
21641	DIS A/S		X				X				
21880	Hedensted Spildevand	X									
21909	Ole Nonbye a/s		X				X				
21927	Simpson Strong-Tie A/S		X				X				
22027	John Stærmosse		X				X				
22063	CASA Group		X				X				
22114	Michael Mortensen, HM Entreprenør A/S		X				X				
22158	John Riis Adm. Direktør LGT Logistics.						X				
22183	Peter Jensen								X		
22197	Tømrer, murer & Kloakmester John A Laursen A/S		X				X				
22204	DSV		X				X				
22380	Poul Jensen, MG Service A/S			X							
22402	Horsens HF & VUC		X				X				
22448	FREJA Transport & Logistics A/S		X				X				
22624	Kim Lehmann		X				X				
22857	Daka Denamrk A/S		X								
22951	Søstrene Grene's Import A/S						X				
23342	Hamlet Protein A/S		X				X				
23403	Danish Crown A/S		X				X				
23582	Landmand Marie og Mads Christensen	X									
23616	DKI Logistics A/S		X				X				
23669	Henrik Friis Nyegaard, GLS Danmark A/S		X		X		X		X		
23675	PL-SPEDITION A/S		X				X				
23676	Billund Lufthavn A/S		X				X		X		
23681	LL Annasminde ApS		X						X		
23689	Aarhus Havn		X				X				
23710	Svend Andersen		X				X				
23881	Blue Water Shipping		X				X				
24124	Aarhus Logistics Center		X				X				
24207	Reitan Distribution A/S		X		X		X				
10283	Line Kjær							X			
11061	Camilla Degn							X			
11063	Lasse Børsen Mann nielsen							X			
11064	Jan Riskær Nielsen							X			
11066	Rikke Mikkelsen							X			
11067	Nicolai Arvedsen							X			
11073	Bo Vium Thomsen		X					X			
11075	Christian Holmberg							X			
11152	Lars Bjarne Andersen							X			
11191	Dianna Kristensen							X			
11207	Simon							X			
11222	Anders							X			
11224	Inge-Lise Jensen	X									
11269	Allan Søndergaard		X					X			
11272	Tino Pedersen							X			
11273	René Petersen							X			
11274	Rikke Hald		X					X			
11280	Casper Høj Sørensen							X			
11284	Simon Fjølsted Jensen							X			
11287	Hanne Frederiksen og Per Rasmussen							X			

Lbnr	Afsender	Ejendomsforhold (ikke støj), ekspropriation, erstatning	For udbygningen	Imod udbygningen	Natur, miljø, rekreative forhold, samt klima	Opklarende spørgsmål	Samfundsøkonomiske forhold og erhvervsliv	Støj	Tekniske forhold	Trafikale forhold	Øvrige bemærkninger
11293	Thomas Jakobsen							X			
11297	Daniel Sønderby							X			
11311	Martin Jensen							X			
11317	Michael Jensen		X					X			
11318	Ellen Heilesen		X					X			
11346	Christian Jørgensen							X			
11428	Søren krog							X			
11454	Kit Kjær Andersen							X			
11471	Jacob Loof Christensen							X			
11472	Bjarne Thannel							X			
11481	Mikael Holmberg Madsen							X			
11487	Dorthe Hansen							X			
11490	Gregers skaaning							X			
21600	Erling Andreasen							X			
21608	Elly Jensen							X			
21609	Annette Thannel							X			
21615	Kim Leen							X		X	
21617	Marianne og Carsten Bach							X			
21622	Kirsten Skipper-Mortensen							X			
21627	Arne Jacobsen							X			
21629	Line Skovholm							X			
21630	Anders Sevelsted		X								
21730	Søren Bagge Jørgensen	X									
21748	Jens Jørgen Andersen							X			
21759	Lene S. Hansen og Jørn D. Andreasen							X			
21781	Stella nordmark Laursen							X			
22352	Preben Madsen					X		X			
22357	Erling Kjær Jensen og Ann Beverley Hertz		X					X	X		X
22509	KELD RASMUSSEN								X		
22531	Anders Sevelsted		X								
22578	Carsten Grann		X						X		
22643	Kirsten Frich Schultz							X			
22919	Kenneth Mikkelsen							X		X	
23279	Flemming Frederiksen									X	
23280	Keld Ravnmark								X	X	
23290	Margit Andreassen	X									
23298	Preben Madsen					X					
23327	Britt Sønderby Hansen							X			
23360	Eyvind Hansen								X		
23378	Margit Andreassen							X			
23544	Jan Svale Sørensen							X			
23592	Kristian Møller Overgaard							X			
23599	Anna Marie Andreasen							X			
23626	Preben Madsen							X			
23723	Kaj Hansen og Annie-Mari Sørensen	X						X			
23789	Bent Therkelsen							X			
23799	Peter Schou							X			
23801	Torsten Egebirk							X			
23805	Torsten Egebirk							X			
23922	Carsten Nielsen							X			
23959	Anne Gitte og Søren Loft							X			
24080	Lars Bjarne Andersen								X		
24091	Bjarne Jensen							X			
24136	Vagn Åge sindberg	X									
24176	Elsebeth Norlyk							X			
24177	Birgit Behrendsen							X			
21619	Daniel Meincke		X								
21839	Hans Andersen		X								
22087	Marianne Agerbo		X								
22163	Patrick Vinding Olesen		X								
22390	John Kristensen									X	
23523	Rikke Høst Moustgaard		X								
23995	Camilla		X								