

Udskriftsdato: mandag den 12. januar 2026

2021/1 LSF 148 (Gældende)

Forslag til Lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportmin., j.nr. 2021-1660

Forslag

til

Lov om udvikling af statsvejnettet¹, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven

Kapitel 1

Anlægsprojekterne

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at:

- 1) udbygge E45 Østjyske Motorvej og E45 Nordjyske Motorvej på strækningen mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord samt udbygge Djurslandsmotorvejen mellem Aarhus Nord og tilslutningsanlæg nr. 20 Skejby fra 4 til 6 spor, jf. bilag 1,
- 2) udbygge E45 Østjyske Motorvej på strækningen mellem Vejle og Skanderborg fra 4 til 6 spor, jf. bilag 2 og
- 3) udbygge Hillerødsmotorvejens forlængelse fra motortrafikvej til motorvej, jf. bilag 3.

§ 2. Transportministeren bemyndiges til at udbygge vejen mellem Ålbæk og Skagen (rute 40) til en 2+1 vej, jf. bilag 4.

§ 3. Transportministeren bemyndiges til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af projekterne i §§ 1 og 2.

§ 4. På strækningerne nævnt i § 1, nr. 1 og nr. 2, kan der pålægges vejbyggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m.

Kapitel 2

Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger

§ 5. Anlægsprojekterne nævnt i §§ 1 og 2 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

§ 6. Ved gennemførelsen af anlægsprojekterne nævnt i §§ 1 og 2 udfører anlægsmyndigheden afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

Kapitel 3

Ledningsarbejder

§ 7. Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor et anlægsprojekt nævnt i §§ 1 og 2 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Stk. 3. Arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af § 7, stk. 2.

§ 8. I forbindelse med gennemførelsen af et anlægsprojekt nævnt i §§ 1 og 2 skal anlægsmyndigheden tage hensyn til ledninger omfattet af § 7 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Stk. 2. Kan der ikke opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ejere af ledninger omfattet af § 7, om hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Stk. 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejerens regning.

§ 9. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 7 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 8 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje anvendelse.

Kapitel 4

Støjisoleringsordning

§ 10. Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter udbygning af vejanlæggene i §§ 1 og 2.

Stk. 2. Ansøgning om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 skal været modtaget senest 36 måneder efter det udbyggede vejanlæg, jf. §§ 1 og 2, er taget i brug.

Stk. 3. Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 kan påklages til Transportministeriet. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

Stk. 4. Ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter det pågældende vejanlæg, jf. §§ 1 og 2, er taget i brug.

Kapitel 5

Domstolsprøvelse

§ 11. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Stk. 2. Ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Kapitel 6

Ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund

§ 12. Lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, jf. lov nr. 1519 af 27. december 2014, ophæves.

§ 13. Vejene omtalt i § 1, stk. 1, i lov nr. 1519 af 27. december 2014 om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund forbliver statsveje.

Kapitel 7

Ikrafttræden

§ 14. Loven træder i kraft den 1. juli 2022, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 2 og § 12.

Kapitel 8

Ændring af anden lovgivning

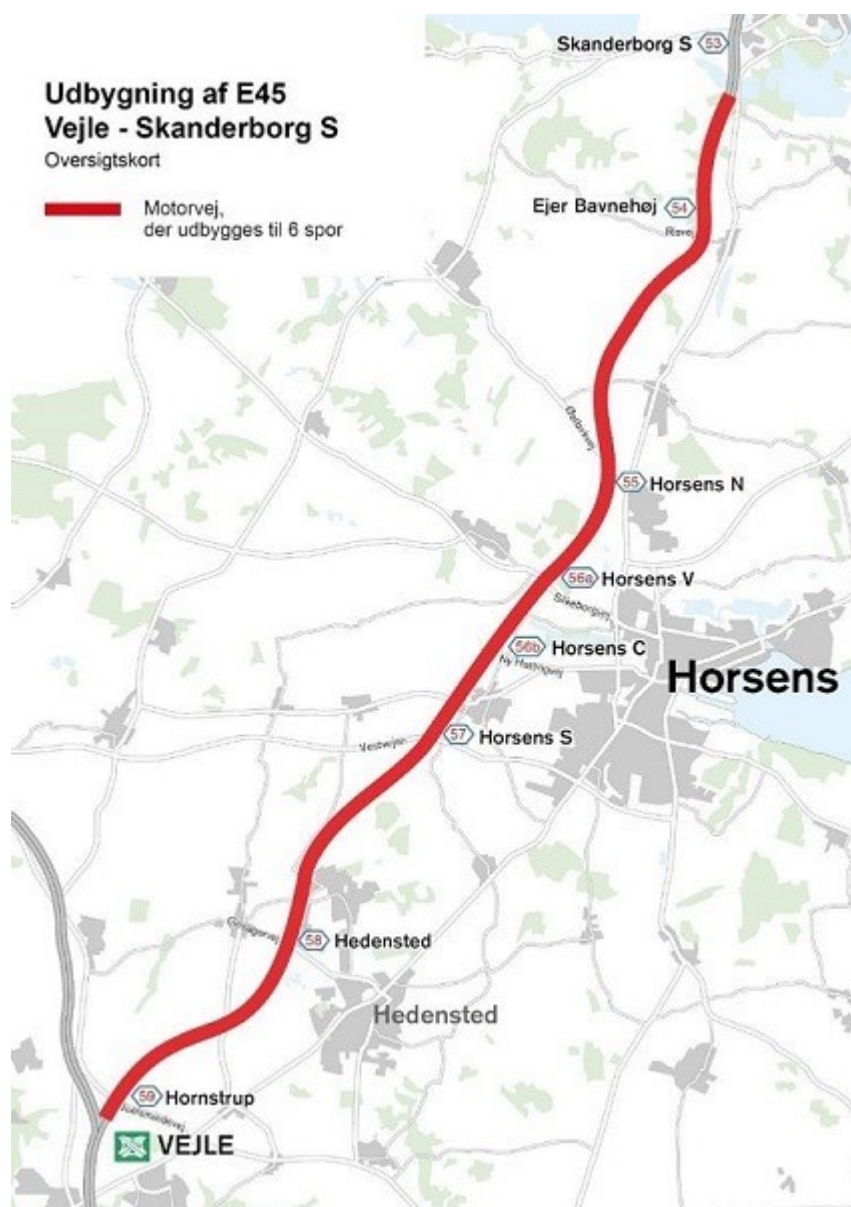
§ 15. I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1735 af 17. august 2021, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 2613 af 28. december 2021, foretages følgende ændringer:

- 1.** I § 9 C, stk. 9, 1. pkt., ændres »Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og Fjordforbindelsen Frederikssund« til: »Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen«.
- 2.** § 9 C, stk. 9, 4. pkt., ophæves.
- 3.** I § 9 C, stk. 9, 5. pkt., der bliver 4. pkt., ændres »A/S Storebælt, Øresundsbro Konsortiet eller Fjordforbindelsen Frederikssund« til: »A/S Storebælt eller Øresundsbro Konsortiet«.

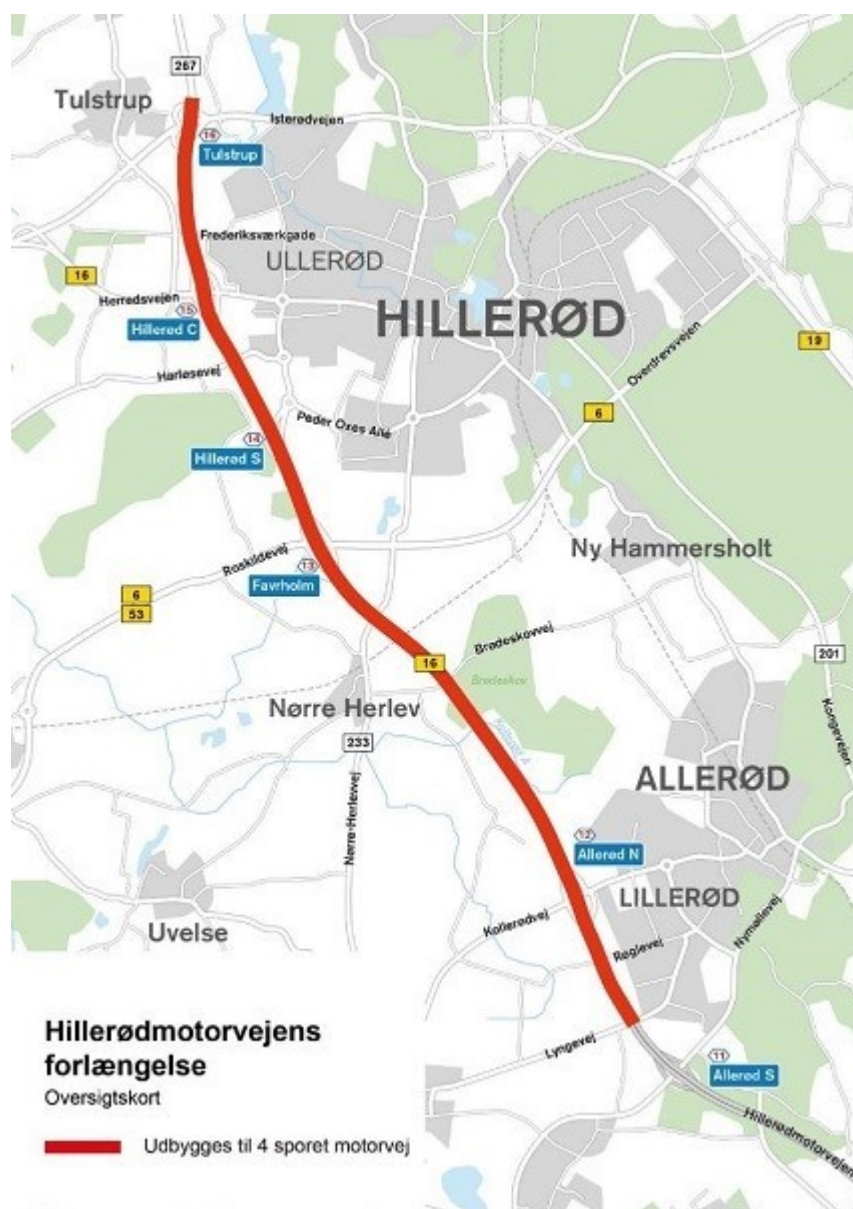
¹ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2012, nr. L 26, side 1, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014, EU-Tidende 2014, nr. L 124, side 1, dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, EF-Tidende 1992, nr. L 206, side 7, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013, EU-Tidende 2013, nr. L 158, side 193, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle, EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7, som ændret senest ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2019/1010/EU af 5. juni 2019, EU-tidende 2019, nr. L 170, side 115.



Østjyske motorvej (E45) mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord med tilslutningsanlæg og motorvejskryds.



Østjyske motorvej (E45) mellem Vejle og Skanderborg med tilslutningsanlæg.



Hillerød motorvejens forlængelse mellem Allerød og Hillerød med tilslutningsanlæg.



Udbygningen af Ålbæk - Skagen (rute 40) med de to udbygningsstrækninger

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets baggrund
 - 2.1 Miljøkonsekvensrapporter og offentlig høring
3. Lovforslagets hovedpunkter
 - 3.1 Beskrivelse af anlægsprojekterne
 - 3.2 Trafikale forbedringer
 - 3.3 Ekspropriation
 - 3.4 Vejbyggelinje
 - 3.5 Miljømæssige vurderinger og supplerende miljømæssige vurderinger
 - 3.6 Forholdet til anden lovgivning
 - 3.7 Ledninger
 - 3.8. Ophævelse af Lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund
4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's Verdensmål
5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
 - 5.1 Anlægsøkonomi og tidsplan
 - 5.2 Anlægsprojekternes økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.
7. Administrative konsekvenser for borgerne
8. Klimamæssige konsekvenser
 - 8.1 Klimamæssige konsekvenser af udbygning af E45 mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord mv.
 - 8.2 Klimamæssige konsekvenser af udbygning af E45 mellem Vejle og Skanderborg
 - 8.3 Klimamæssige konsekvenser af udbygning af Hillerødmotorvejens forlængelse
 - 8.4 Klimamæssige konsekvenser af udbygning af Ålbæk-Skagen
9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
 - 9.1 Miljø- og naturmæssige konsekvenser af udbygning af E45 mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord mv.
 - 9.2 Miljø- og naturmæssige konsekvenser af udbygning af E45 mellem Vejle og Skanderborg
 - 9.3 Miljø- og naturmæssige konsekvenser af udbygning af Hillerødmotorvejens forlængelse
 - 9.4 Miljø- og naturmæssige konsekvenser af udbygning af Ålbæk-Skagen
 - 9.5 Støjsisolering af boliger
10. Forholdet til EU-retten
 - 10.1 VVM-direktivet
 - 10.2 Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektivet
 - 10.3 Århus-konventionen
 - 10.4 Vandrammedirektivet

10.5 Havstrategidirektivet

11. Hørte myndigheder og organisationer mv.

12. Sammenfattende skema

1. Indledning

I lovforslagets §§ 1 og 2 bemyndiges Transportministeren til at udbygge E45 Østjyske og Nordjyske motorvej på strækningen fra syd for motorvejskryds Aarhus Syd til syd for Motorvejskryds Aarhus Nord, ca. 800 m nord for motorvejskryds Aarhus Nord samt udbygge Djurslandsmotorvejen mellem Aarhus Nord og tilslutningsanlæg nr. 20 Skejby fra fire til seks spor, til at udbygge E45 Østjyske Motorvej på strækningen mellem Vejle og Skanderborg fra fire til seks spor, og til at udbygge Hillerødmotorvejens forlængelse fra motortrafikvej til motorvej samt udbygge vejen fra Ålbæk til Skagen (rute 40) til en 2+1 vej.

Transportministeren bemyndiges til at foretage de dispositioner, der er nødvendige med henblik på at gennemføre anlægsprojekterne.

Loven vil udgøre miljøgodkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger.

Til brug for anlægsprojekterne indeholder lovforslaget en række bestemmelser, som regulerer projekterne i forhold til miljø og planlægning, varetagelse af naturhensyn, ledningsarbejder mv.

Det er intentionen, at transportministeren delegerer sin kompetence til Vejdirektoratet til gennemførelse af anlægsprojekterne. Vejdirektoratet vil da være anlægsmyndighed for projekterne omfattet af lovforslaget.

Den vedtagne lov skal udgøre det fornødne retsgrundlag for, at Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projekterne.

Foruden at udgøre hjemlen til at udføre de pågældende anlægsprojekter i lovens §§ 1 og 2 indeholder lovforslaget også er forslag om at ophæve lov om en fast fjordforbindelse ved Frederikssund.

Det foreslås endelig at foretage en konsekvensændring af ligningsloven som følge af afskaffelsen af broafgift for passage af Fjordforbindelsen Frederikssund (Kronprinsesse Marys Bro).

2. Lovforslagets baggrund

Den 28. juni 2021 indgik Regeringen (Socialdemokratiet) sammen med Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne en aftale om Infrastrukturplan 2035.

Infrastrukturplanen som bl.a. inkluderer de i lovforslagets §§ 1 og 2 nævnte anlægsprojekter. Denne del af aftalen står Enhedslisten og Alternativet uden for.

Aftalen indeholder bl.a. projekterne omtalt nedenfor.

E45 mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord mv.

Som led i finansloven for 2018 besluttede den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det

Konservative Folkeparti) og Dansk Folkeparti at igangsætte en miljøkonsekvensvurdering af udbygning af del af E45 Østjyske Motorvej og del af Nordjyske Motorvej mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord.

Vejen foreslås udbygget fra fire til seks spor fra syd for motorvejskryds Aarhus Syd til syd for Motorvejskryds Aarhus Nord samt ca. 1 km nord for motorvejskryds Aarhus Nord. Dermed bliver motorvejen udbygget således, at der i hver side bliver tre spor og et nødspar på den del af strækningen.

Derudover foreslås det at udbygge cirka 2 km på Djurslandsmotorvejen frem til tilslutningsanlæg nr. 20 Skejby.

E45 mellem Vejle og Skanderborg

Som led i finansloven for 2018 besluttede den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) og Dansk Folkeparti at gennemføre en miljøkonsekvensvurdering af E45 Østjyske Motorvej mellem Vejle og Skanderborg.

Vejen foreslås udbygget fra fire til seks spor på hele strækningen.

Hillerødmotorvejens forlængelse

Med aftale om ”Udmøntning af midler til undersøgelse af ny midtjysk motorvej og Hillerødmotorvejens forlængelse mv.” af 13. december 2016 besluttede den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) og Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti at igangsætte en miljøkonsekvensvurdering af udbygning af Hillerødmotorvejens forlængelse mellem Allerød og Hillerød.

Hillerødmotorvejens forlængelse foreslås udbygget fra eksisterende motortrafikvej med 2+1 vej til en 4-sporet motorvej på hele strækningen fra ophøret af den eksisterende motorvej ved Allerød til tilslutningsanlægget ved Isterødvejen ved Hillerød.

Ålbæk-Skagen (Rute 40)

I Finansloven for 2019 af 30. november 2018, fremgår det, at der skal gennemføres en ”miljøkonsekvensvurdering af 2+1 forbindelse Ålbæk – Skagen” på to strækninger mellem Ålbæk og Skagen.

Strækningen mellem Ålbæk og Skagen er ca. 17 km lang og består i dag af en kombination af 2-sporet landevej og en ca. 5 km lang allerede udbygget 2+1-strækning. De to delstrækninger går henholdsvis fra Hirtshalsvej til Kandestedvej og fra Hulsig Hede nord til Flagbakkevej og har en samlet længde på ca. 11 km.

Afskaffelse af brugerbetaling på Kronprinsesse Marys Bro

Af aftale om Infrastrukturplan 2035 følger det herudover bl.a. også, at parterne er enige om med virkning fra 2022 at afskaffe brugerbetalingen på Kronprinsesse Marys Bro og i den forbindelse nedlægge selskabet Fjordforbindelsen Frederikssund.

2.1 Miljøkonsekvensrapporter og offentlig høring

Forud for loven er der udført undersøgelser af anlægsprojekternes indvirkninger på miljøet. Undersøgelserne er gennemført af Vejdirektoratet. Miljøkonsekvensvurderingerne er afrapporteret digitalt på Vejdirektoratets hjemmeside (digital VVM), hvor også resultatet af de yderligere undersøgelser, som Vejdirektoratet har foretaget, herunder tekniske baggrundsrapporter, der beskriver og dokumenterer undersøgelserne, kan findes. Derudover er der lavet et ikke-teknisk resumé af undersøgelserne.

Miljøkonsekvensrapporterne med tilhørende miljøvurdering, baggrundsnotater og yderligere undersøgelser i relation til de enkelte anlægsprojekter kan tilgås på Vejdirektoratets hjemmeside:

- 1) VVM-undersøgelse af Udbygning af E45 Østjyske Motorvej mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord fra juni 2020 [https:// www.vd.dk/vvm-e45aarhus](https://www.vd.dk/vvm-e45aarhus).
- 2) Udbygning af E45 Østjyske Motorvej mellem Vejle og Skanderborg fra juni 2020 <https://www.vd.dk/vvm-e45vejle>
- 3) VVM-undersøgelse af Hillerødmotorvejens forlængelse fra marts 2019 <https://www.vvm-hillerod.vd.dk/>
- 4) Udbygning af strækningen Ålbæk-Skagen fra december 2020 <https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/21-udbygning-af-landeveje-aalbaek-skagen>

2.1.1 E45 mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord mv.

Miljøkonsekvensrapporten for udbygning af E45 Østjyske motorvej og Nordjyske motorvej mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord har været i offentlig høring i perioden fra 12. juni 2020 til 2. oktober 2020. Som en del af den offentlige høring er der afholdt online borgermøde den 10. september 2020. Vejdirektoratet modtog 178 høringssvar, som er refereret i dokumentet ”VVM-undersøgelse - Udbygning af E45 Østjyske Motorvej Aarhus S - Aarhus N – Høringsnotat” dateret december 2020.

Dokumentet er sammen med miljøkonsekvensrapporten tilgængeligt på Vejdirektoratets hjemmeside.

2.1.2 E45 mellem Vejle og Skanderborg

Miljøkonsekvensvurderingen har været i afsluttende offentlig høring i perioden fra den 12. juni 2020 til den 2. oktober 2020. Der er som en del af den offentlige høring afholdt et virtuelt borgermøde. Vejdirektoratet modtog 134 høringssvar, som er behandlet i dokumentet ”VVM-undersøgelse – Udbygning af E45 Østjyske Motorvej – Vejle-Skanderborg – Høringsnotat, december 2020”.

Dokumentet er sammen med miljøkonsekvensrapporten tilgængeligt på Vejdirektoratets hjemmeside.

2.1.3 Hillerødmotorvejens forlængelse

Miljøkonsekvensvurderingen har været i afsluttende offentlig høring i perioden fra den 26. september 2018 til den 1. december 2018. I høringsperioden blev der afholdt borgermøder i Allerød og Hillerød samt et separat møde vedrørende støj-mæssige konsekvenser i Allerød. I forbindelse med den offentlige høring modtog Vejdirektoratet 102 høringssvar, som alle er behandlet i et høringsnotat.

Dokumentet er sammen med miljøkonsekvensrapporten tilgængeligt på Vejdirektoratets hjemmeside.

2.1.4 Udbygning af rute 40 fra Ålbæk til Skagen

Miljøkonsekvensvurderingen har været i afsluttende offentlig høring i perioden fra den 22. december 2020 til den 2. marts 2021. Som en del af den offentlige høring er der afholdt et digitalt borgermøde. Vejdirektoratet modtog 21 høringssvar, som er refereret og besvaret i dokumentet ”Høringsnotat - Ålbæk – Skagen. Afsluttende offentlige høring” dateret 1. juli 2021.

Dokumentet er sammen med miljøkonsekvensrapporten tilgængeligt på Vejdirektoratets hjemmeside.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1 Beskrivelse af anlægsprojekterne

De nævnte anlægsprojekter i §§ 1 og 2 er udbygninger af allerede eksisterende vejanlæg. Udbygningen af vejanlæggene indbefatter bl.a. ombygning af tilslutningsanlæg og krydsende veje og stier, samkørselspladser, anlæg af faunapassager og erstatningsnatur samt etablering af støjafskærmning.

Der fremkommer ikke nye linjeføringer i det åbne land, der vil få væsentlig indflydelse på landskabet, da udbygningen sker i allerede eksisterende linjeføringer.

Med anlægsprojekterne menes i den videre beskrivelse det samlede projekt med alle delarbejder som beskrevet i nedenstående afsnit.

Nedenstående beskrivelse i afsnit 3.1.1 til afsnit 3.1.4 er baseret på det projekt, der er undersøgt og afrapporteret i miljøkonsekvensrapporten for det pågældende anlægsprojekt, jf. lovforslagets §§ 1 og 2. I forbindelse med detailprojektering af projektet kan der forekomme ændringer i det respektive anlægsprojekt. Ændringerne i et projekt vil blive behandlet efter bestemmelserne i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. (herefter vejloven) kapitel 2 a.

3.1.1 Beskrivelse af anlægsprojektet E45 mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord mv.

3.1.1.1 Udbygningen

Den eksisterende motorvej udbygges symmetrisk med ét ekstra spor i hver side fra syd for motorvejskryds Aarhus Syd til syd for Motorvejskryds Aarhus Nord samt ca. 800 m nord for motorvejskryds Aarhus Nord. Dermed bliver motorvejen udbygget således, at der i hver side bliver tre spor og et nødspor på den del af strækningen. Strækningen, der udbygges, er i alt ca. 20 km lang.

I forbindelse med ombygningen etableres et ekstra kørespor i hver retning på Djurslandsmotorvejen. Udbygningen foretages frem til tilslutningsanlægget ved Søftenvej/Randersvej.

Motorvejen vil få et tværprofil (vejens samlede asfalterede bredde) på 32 m og en kronebredde (vejens samlede bredde inklusiv rabatter) på 35 m.

For at få plads til de to nye spor er der behov for at ombygge tilslutningsanlæg og motorvejskryds samt af de veje, stier og passager, som går over eller under motorvejen. Der er også brug for at anlægge nye regnvandsbassiner.

3.1.1.2 Tilslutningsanlæg og motorvejskryds

Der er fire tilslutningsanlæg med ramper, der leder trafikken til og fra de krydsende veje. Der etableres ikke nye tilslutningsanlæg på strækningen, men der ændres på udformningen af nogle af dem. Derudover skal tre motorvejskryds udbygges.

Alle motorvejskryds og tilslutningsanlæg ombygges i henhold til beskrivelser i miljøkonsekvensvurderingen. Ombygningerne vil sikre en tilfredsstillende trafikafvikling i anlæggene.

Motorvejskryds Aarhus Syd: Krydset ombygges, så der bliver 2x3 spor nord for sammenfletningen, svarende til antal spor syd for sammenfletningen i dag.

Frakørsel 50 Hørning (Torshøjvej): Begge rampekryds signalreguleres, og den vestlige frakørselsrampe forlænges med ca. 200 m.

Frakørsel 49 Aarhus S (Genvejen): Ingen ændringer af rampens tilslutning til Genvejen.

Motorvejskryds Aarhus Vest: E45 fortsætter med tre spor i hver retning forbi motorvejskrydset. Paral-

lelramperne flyttes væk fra motorvejen for at gøre plads til de ekstra gennemgående spor. Ramperne udvides, så der bliver to spor ved tilkørsel til E45.

Frakørsel 47 Tilst (Viborgvej/Rute 26): Broen, der fører Viborgvej over motorvejen, udvides med et ekstra kørespor i hver retning. Det giver plads til to gennemgående spor i hver retning på rute 26 samt svingbaner i alle retninger. Øst for motorvejen omprofileres rute 26 til tre kørespor, således der bliver mulighed for 2 kørespor i den ene retning.

Motorvejskryds Aarhus Nord/Frakørsel 46 Hinnerup: Forbindelsen mellem Djurslandsmotorvejen og E45 i sydlig retning ombygges fra den nuværende sløjferampe til en tosporet rampe med større radius. Forbindelsesrampen føres ind under E45 og Århusvej.

Forbindelsen fra E45 fra syd mod Djurslandsmotorvejen udvides med et ekstra spor. Rampen etableres med samme forløb som i dag. Den nuværende frakørsel til Århusvej/Søftenvej flyttes mod øst og tilsluttes ved Høgemosevej i stedet. Det vestlige rampekryds ved Århusvej flyttes længere mod vest og ombygges til et signalanlæg.

Cykelstien langs Århusvej/Søftenvej opretholdes. Der etableres stitunneler til krydsning af Århusvej ved den nye samkørselsplads samt til krydsning af den nye rampe ved Høgemosevej.

Djurslandsmotorvejen: Der etableres et ekstra kørespor i hver retning frem til tilslutningsanlægget ved Søftenvej/Randersvej.

Umiddelbart nord for sammenfletningen mellem Djurslandsmotorvejen og E45 udbygges E45 med et parallelspor i begge retninger. Dermed bliver der over en strækning på cirka 800 m seks kørespor på motorvejen nord for Aarhus Nord.

3.1.1.3 Sideanlæg og samkørselspladser

Rastepladserne Blankhøj og Pedersminde udvides.

Samkørselspladsen ved 47 Tilst flyttes til Borumvej og pladsen ved Aarhus Nord flyttes til nordsiden af Århusvej.

Begge samkørselspladser får belysning, asfaltbelægning, opstribning af p-pladser og forbedret ud- og indkørsel samt overdækket cykelparkering, hvis der er cykelsti på tilstødende veje. Ved samkørselspladsen ved Aarhus Nord vil der desuden blive mulighed for omstigning til den kollektive trafik.

3.1.1.4 Lokalt vejnet og stier

Alle bygværker for det lokale vej- og stinet bevares og ombygges i nødvendigt omfang. Det vil være nødvendigt at udvide 15 bygværker (underføringer), der fører krydsende veje, bane, stier og vandløb under motorvejen. Frihøjder for veje og bane er uændrede. Motorvejen krydser jernbanen Aarhus – Randers – Aalborg tre steder, hvor jernbanen er ført under motorvejen. For skærende underførte baner forudsættes spærring af spor i nødvendigt omfang for gennemførelse af broarbejderne, hvilket vil ske i dialog med Banedanmark på baggrund af oplæg fra projektet. Det er forudsat, at det ikke er nødvendigt at øge frihøjden i bygværkerne.

Der etableres en ny stitunnel under motorvejen i True Skov syd for rastepladserne. Naturstyrelsen kan efterfølgende etablere en ny sti, hvilket vil binde de rekreative områder ved True Skov bedre sammen på tværs af motorvejen.

Broer med krydsende veje over motorvejen kan opretholdes og genbruges. Undtaget herfra er den bro,

som fører Søftenvej over forbindelsesrampen mod Djurslandsmotorvejen (øst for E45). Broen nedrives og erstattes af en ny.

3.1.1.5 Faunapassager

Der anlægges en ny faunapassage ved Bukbæk. Øvrige faunapassager forlænges, og der etableres to padderør under motorvejen, som forsynes med paddehegn, så padderne ledes hen til passagerne.

3.1.1.6 Erstatningsnatur

De natur- og skovarealer, der bruges til udbygning af motorvejen, og de arealer, der bruges som arbejdspladser, erstattes ved udlægning af ny natur og ny skov.

3.1.1.7 Støjreducerende tiltag

Der er indarbejdet støjreducerende tiltag i projektet. Der etableres i alt ca. 8,4 km støjafskærmning. Den præcise udstrækning af de enkelte skærme eller støjvolde vil først blive fastlagt ved detailprojektering af vejanlægget.

3.1.1.8 Vejafvanding

Strækningen ligger inden for et område med særlige drikkevandsinteresser. Derfor vil der blive etableret kantopsamling, hvor alt vejvand ledes i ledninger og videre til regnvandsbassiner, hvor vandet behandles og forsinkes inden udledning til recipient.

Motorvejens eksisterende regnvandsbassiner udvides og dimensioneres til de øgede vandmængder, og der etableres en række nye regnvandsbassiner på strækningen. Alle regnvandsbassinerne etableres med dykket udløb og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikaliespild på motorvejen vil kunne tilbageholdes i bassinerne, inden udløb til recipient.

3.1.1.9 Trafikafvikling i anlægsperioden

Den ca. 20 km lange strækning forventes udbygget i etaper. På den del af strækningen, hvor der udføres anlægsarbejde, vil den tilladte hastighedsgrænse blive sænket. Der vil i hele anlægsperioden være to kørespor i hver retning – undtaget enkelte perioder med weekend- og natarbejde.

Der vil i forbindelse med detailprojekteringen ske nøje planlægning af trafikafviklingen således, at anlægsarbejderne inden for projektets rammer forårsager færrest mulige gener for trafikanter og entreprenører på motorvejen, de lokale bysamfund og de direkte berørte naboer. Planen bliver koordineret med kommuner, politi og beredskab.

Den nye bro ved Søftenvej vil blive placeret syd for den eksisterende bro. Nedrivning af broen sker som weekend- eller natarbejde. Opførelse af nye samt udbygning af eksisterende broer og tunneller sker løbende i forbindelse med udbygningen af selve motorvejen for at reducere perioden med gene for trafikanter.

Tunnelerne udvides, hvor krydsende veje og jernbanen er ført under motorvejen. Der vil periodevis blive spærret for trafik på fire veje under motorvejen. Cykel- og gangtrafik opretholdes i videst muligt omfang. Motorvejen skal udvides ved tre baneunderføringer. For at minimere behovet for afbrydelse af togdriften, vil arbejdet så vidt muligt blive tilrettelagt således, at udvidelsen af de tre baneunderføringer gennemføres samtidig (herunder med hensyntagen til evt. mulig enkeltsporsdrift).

For at tilgodese lokaltrafikken i de enkelte områder bedst muligt planlægges så vidt muligt, at naboveje ikke lukkes på samme tid. Cykel- og gangtrafik opretholdes i videst muligt omfang i anlægsperioden. En-

delig fastlæggelse af hvilke veje, der spærres eller holdes åbne i anlægsperioden, sker først i forbindelse med detailprojekteringen.

3.1.2 Beskrivelse af anlægsprojektet E45 mellem Vejle og Skanderborg mv.

3.1.2.1 Udbygningen

Den eksisterende motorvej udbygges symmetrisk med ét ekstra spor i hver side, således der bliver tre spor plus et nødspor i hver side.

For at få plads til de to nye spor er der behov for ombygning af tilslutningsanlæg, etablering af nye overføringer, udvidelse af de veje, stier og passager, som går under motorvejen, omlægning af ledninger samt nye regnvandsbassiner. Strækningen er ca. 38 km lang, og går fra tilslutningsanlæg nr. 59 Hornstrup til syd for tilslutningsanlæg 53 Skanderborg S.

3.1.2.2 Tilslutningsanlæg

Der er i dag syv tilslutningsanlæg på strækningen. Der etableres ikke nye tilslutningsanlæg, men der ændres på udformningen af nogle af de eksisterende, dels for at få dem tilpasset til den udbyggede motorvej, og dels for at de kan håndtere den øgede trafikmængde. Ved alle tilslutningsanlæg skal ramperne ombygges og tilpasses motorvejsudbygningen.

Tilslutningsanlæg 59 Hornstrup – Viborg Hovedvej/Juelsmindevej: Anlægget ombygges for at skabe plads til de ekstra spor under broen, der bevares, men ombygges i mindre omfang. Begge rampekryds signalreguleres.

Tilslutningsanlæg 58 Hedensted – Gesagervej: En ny og større bro (samt Gesagervej) bygges ved siden af det eksisterende anlæg. Herefter nedrives den gamle bro. Ramperne ombygges, og rampekrydsene signalreguleres.

Tilslutningsanlæg 57 Horsens S – Vestvejen: En ny og større bro (samt Vestvejen) bygges ved siden af det eksisterende anlæg, og herefter nedrives den gamle bro. Ramperne ombygges, og rampekrydsene signalreguleres.

Tilslutningsanlæg 56b Horsens C – Ny Hattingvej: Selve tilslutningsanlægget bevares med sin nuværende udformning, men ramperne ombygges og tilpasses den udvidede motorvej. Broen bevares men ombygges i mindre omfang.

Tilslutningsanlæg 56a Horsens V – Silkeborgvej: En ny og større bro (samt Silkeborgvej) bygges ved siden af det eksisterende anlæg, og herefter nedrives den gamle bro. Ramperne ombygges, og rampekrydsene signalreguleres. Kærgårdsvej, der ligger parallelt med E45, omlægges længere mod øst for at skabe plads til udbygningen.

Tilslutningsanlæg 55 Horsens N – Østbirkvej: En ny og større bro (samt Østbirkvej) bygges ved siden af det eksisterende anlæg, og herefter nedrives den gamle bro. Ramperne ombygges, og rampekrydsene signalreguleres.

Tilslutningsanlæg 54 Ejler Bavnehøj – Risvej: Bevares i nuværende placering men forlænges, så der bliver plads til udbygning af motorvejen. Ramperne ombygges og tilpasses den udvidede motorvej.

3.1.2.3 Sideanlæg og samkørselspladser

Rastepladserne Merring, Ejler Bavnehøj Øst og Ejler Bavnehøj Vest, udvides med ekstra kapacitet.

Alle samkørselspladser udvides og får samtidig belysning, asfaltbelægning og forbedret ud- og indkørsel samt overdækket cykelparkering, hvis der er cykelsti på den tilstødende vej. Tre samkørselspladser får en ny placering: Samkørselspladsen ved tilslutningsanlæg 59 Hornstrup flyttes til Ny Solskovvej, pladsen ved tilslutningsanlæg 58 Hedensted flyttes til Dakavej, og pladsen ved tilslutningsanlæg 56a Horsens V flyttes til Bøgehøjvej.

3.1.2.4 Lokalt vejnet og stier

Alle krydsende veje og stier på strækningen bevares, men de vil dog i nogle tilfælde blive flyttet lidt mod enten nord eller syd. Broer, der fører lokale veje over motorvejen, skal enten skiftes ud eller ombygges. I mange tilfælde er broerne i vejen for motorvejens udbygning, og af den grund skal de fleste af broerne for de overførte veje udskiftes.

Hvor eksisterende veje og stier i dag føres under motorvejen, kan broerne forlænges svarende til motorvejens fremtidige bredde.

3.1.2.5 Faunapassager

Der anlægges otte nye faunapassager, en passage opgraderes, og der etableres padderør, så der bliver bedre mulighed for mindre pattedyr og padder for at krydse motorvejen.

3.1.2.6 Erstatningsnatur

De natur- og skovarealer, der skal anvendes til udbygning af motorvejen eller som midlertidige arbejdsarealer i anlægsfasen, erstattes ved udlægning af ny natur og ny skov.

3.1.2.7 Støjreducerende tiltag

Der er indarbejdet støjreducerende tiltag i projektet. Der skal etableres ca. 7,6 km støjafskærmning. Den præcise udstrækning af de enkelte skærme eller støjvolde vil først blive fastlagt ved detailprojektering af vejanlægget.

3.1.2.8 Vejafvanding

I områder med særlige drikkevandsinteresser vil der i forbindelse med udbygningen blive etableret kantopsamling, hvor alt vejvand ledes i ledninger og videre til nye og større regnvandsbassiner. I regnvandsbassinerne opsamles eventuelle skadelige stoffer, før vandet udledes til recipient.

Motorvejens eksisterende regnvandsbassiner udvides og dimensioneres til de øgede vandmængder, og der etableres en række nye regnvandsbassiner på strækningen. Alle regnvandsbassinerne etableres med dykket udløb og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikaliespild på vejen vil kunne tilbageholdes i bassinerne, inden udløb til recipient.

3.1.2.9 Trafikafvikling i anlægsperioden

Den 38 km lange strækning forventes udbygget i etaper. På den del af strækningen, hvor der udføres anlægsarbejde, vil den tilladte hastighedsgrænse blive sænket. Der vil i hele anlægsperioden være to kørespor i hver retning – undtaget i kortere perioder med weekend- og natarbejde, hvor der kan forekomme tidspunkter med kun et spor i hver retning.

Der vil i forbindelse med detailprojekteringen ske nøje planlægning af trafikafviklingen således, at anlægsarbejderne inden for projektets rammer forårsager færrest mulige gener for trafikanter og entreprenører på motorvejen, de lokale bysamfund og de direkte berørte naboer. Planen bliver koordineret med kommuner, politi og beredskab.

De fleste af broerne, som krydser over motorvejen, skal erstattes af nye broer. Broerne bygges parallelt med de eksisterende broer. Når den krydsende trafik er flyttet til den nye bro, vil den gamle bro blive revet ned. Det vil ske over en weekendnat, hvor der er mindre trafik, og motorvejen vil derfor kunne lukkes i en kort periode.

For at undgå at genere trafikanter på de krydsende veje, ombygges de fire tilslutningsanlæg og fire ud af fem broer, der krydser motorvejen, på en sådan måde, at trafikken kan opretholdes i stort set hele anlægsperioden. De fleste veje, der krydser under motorvejen, kan også holdes åbne i anlægsperioden, men det bliver nødvendigt at lukke enkelte i op til et halvt år. I disse tilfælde vil det være muligt at krydse motorvejen via andre lokale veje, men det vil medføre omvejskørsel for beboerne i eller trafikanter til nærområdet. Vejene forventes at være lukket i op til ca. 1/2 år i anlægsperioden (gående og cyklister kan stadig passere).

Hvilke lokale veje, der kan lukkes, og hvilke der bør holdes åbne, er sket på baggrund af en vurdering af, om vejen anvendes som skolevej, og muligheden for og længden af en omkørsel. Det tilstræbes endvidere, at to nærliggende underføringer ikke spærres samtidigt. Endelig fastlæggelse af hvilke veje, som spærres eller holdes åbne i anlægsperioden, sker først i forbindelse med detailprojekteringen.

3.1.3 Beskrivelse af anlægsprojektet Hillerødmotorvejens forlængelse mv.

3.1.3.1 Udbygningen

Den eksisterende motortrafikvej er forberedt til en udvidelse til motorvej mellem Allerød og Herredsvejen. Strækningen, der udbygges, er ca. 13 km lang.

Den nye vej etableres som en 4-sporet motorvej dimensioneret til 110 km/t. Der etableres ikke nye tilslutningsanlæg på strækningen.

Den eksisterende vej bibeholdes som den ene fremtidige vejside, og udvidelsen til motorvej sker hovedsageligt på den østlige side, hvor der er plads under de eksisterende broer. På den vestlige side udvides vejen med ca. 1,5 m for at genbruge dele af afvandingssystemet og sikre tilstrækkelig bredde i forhold til bropillerne i midterrabatten.

Der anlægges parallelspor mellem de nordvendte ramper i Hillerød Ø og det sydvendte anlæg i Hillerød S, da der er en del trafik, der skal til og fra erhvervsområdet Trollesminde via rute 6, Roskildevej/Overdrevsvejen. Dermed vil denne trafik ikke påvirke trafikken på selve motorvejen. Det vil stadig være muligt at flette til og fra motorvejen på denne strækning.

3.1.3.2 Tilslutningsanlæg

På strækningen er der fem tilslutningsanlæg med ramper, der leder trafikken til og fra de krydsende veje. Der etableres ikke flere tilslutningsanlæg på strækningen, men der ændres på udformningen af nogle af dem.

Alle tilslutningsanlæg ombygges jævnfør beskrivelser i miljøkonsekvensrapporten. Ombygningerne vil sikre en tilfredsstillende trafikafvikling i anlæggene.

Tilslutningsanlæg nr. 12 Allerød N, Kollerødvej:

Bygværket er forberedt til udvidelse, og der ændres ikke på tilslutningsanlægget. De østvendte ramper tilpasses motorvejsudvidelsen og rykkes derfor en anelse mod øst, mens rampekrydsene bevares uændrede.

Tilslutningsanlæg nr. 13 Favrholm, Roskildevej/Overdrevsvejen:

Der er i dag problemer med at afvikle trafikken i tilslutningsanlægget. Samtidig viser kapacitetsberegninger, at der i fremtiden med bl.a. et nyt supersygehus vil komme mere trafik.

Derfor udvides broen, der fører Roskildevej/Overdrevsvejen over motorvejen, og der etableres samtidigt en ny stibro til cykeltrafik. Den skærende vej indgår i rute 6 og er en statsvej. Med udvidelsen vil trafikken kunne afvikles uden væsentlige problemer i tilslutningsanlægget.

Broen sideudvides mod nord med ca. 8 m for at skabe plads til svingbaner på den overførte Roskildevej med yderligere kapacitet i forhold til i dag, hvor der kun er ret korte svingbaner på selve broen. Såvel rampekrydsene som Roskildevej (mod vest) og Overdrevsvejen (mod øst) ombygges omkring tilslutningsanlægget. Begge rampekryds signalreguleres. Højresvingssporene til motorvejen etableres i begge rampekryds som shunter, der leder trafikken uden om signalreguleringen.

Der er i dag cykelsti henholdsvis cykelbane i hver vejside på broen. For at adskille bil- og cykeltrafikken etableres en ny dobbeltrettet cykelsti syd for vejen, og den føres over motorvejen på ny stibro tæt beliggende på vejbroen. Den dobbeltrettede cykelsti forløber fra det østlige rampekryds til krydset Roskildevej-Lyngevej i øst, hvor den tilpasses eksisterende stiunderføring af Overdrevsvejen. Mod vest føres den dobbeltrettede cykelsti frem mod Freerslev. Denne endelige placering vil blive fastlagt i detailprojekteringen.

Tilslutningsanlæg nr. 14 Hillerød S, Peder Oxes Allé:

Tilslutningsanlægget har kun sydvendte ramper, der primært forbinder erhvervsområdet ved Trollesminde i Hillerød med motorvejen. Anlægget bevares, og frakørselsrampen tilpasses motorvejsudvidelsen.

Der opføres en ny "tvillingebro" øst for nuværende bygværk for underføring af tilkørselsrampe, som medfører en ca. syv meter bred åbning mellem broerne.

Fra rundkørslen ved ramperne og Peder Oxes Allé, er der i dag store kapacitetsmæssige problemer, som afstedkommer kø ned ad rampen på motorvejen og på Peder Oxes Allé/ Egespurs Allé. Rundkørslen nedlægges, og der etableres et signalreguleret kryds, som vil kunne forbedre trafikafviklingen, så fremtidige kapacitetsproblemer undgås. Der er i 2021 etableret en shunt, der leder trafikken uden om den eksisterende rundkørsel, og denne bibeholdes i det fremtidige signalregulerede kryds.

Tilslutningsanlæg nr. 15 Hillerød C, Herredsvejen:

Broen er ikke forberedt til en udvidelse. Broen nedrives og erstattes af en ny og bredere, og placeringen tilpasses den eksisterende støjvold på den østlige side af vejen.

Såvel rampekrydsene som Herredsvejen ombygges omkring tilslutningsanlægget. Begge rampekryds signalreguleres. Højresvingssporene til motorvejen etableres i begge rampekryds som shunt, der leder trafikken uden om signalreguleringen.

Tilslutningsanlæg nr. 16 Tulstrup, Isterødvejen:

Tilslutningsanlægget bevares og udvides. Den skærende vej indgår i rute 19 og er en statsvej. Isterødvejen er en motortrafikvej uden cykeltrafik, og hastighedsbegrænsningen er 90 km/t.

I tilslutningsanlægget er der i dag ikke forbindelse mellem den eksisterende motortrafikvej og den vestlige del af Isterødvejen, men kun til/fra øst. Dette afstedkommer en uhensigtsmæssig trafikafvikling på øvrige dele af det omkringliggende vejnet. I projektet indgår derfor ny tilkørselsrampe fra vest mod syd og en forbindelse fra eksisterende frakørselsrampe fra syd mod vest i et nyt signalreguleret kryds på Isterødvejen øst for motorvejen.

De trafikale beregninger har derimod ikke vist behov for anlæg af nye ramper til/fra vest mod nord, da kun meget få trafikanter vil benytte disse ramper.

3.1.3.3 Samkørselspladser

Der etableres tre samkørselspladser, som placeres i forbindelse med et tilslutningsanlæg og vest for motorvejen af hensyn til bebyggelse og trafikintensitet på den skærende vej øst for motorvejen.

De tre samkørselspladser er placeret ved følgende tilslutningsanlæg; vest for TSA 12 Allerød N, Kollerødvej, vest for TSA 13 Favrholm, Roskildevej og vest for TSA 15 Hillerød C.

Placeringerne er valgt lidt væk fra motorvejens rampekryds for at undgå konflikt med helleanlæg og svingspor på den skærende vej til/fra motorvejen. Endvidere skal ligeudkørende trafikanter fra rampekrydset kunne nå at observere svingende trafikanter til samkørselspladsen. Den nærmere udformning og den endelige placering vil blive fastlagt i en senere detailfase.

3.1.3.4 Lokalt vejnet og stier

Alle broer og tunneler for det lokale vej- og stinet bevares og ombygges i nødvendigt omfang.

Generelt er de fleste nuværende broer forberedt for udvidelse til motorvej og skal derfor ikke ombygges, hvilket også gør sig gældende for den lokale krydsende vej. For broerne med tilslutningsanlæg henvises til afsnit om tilslutningsanlæg.

Tunneler forlænges/sideudvides i nødvendigt omfang, og det sikres, at den eksisterende frihøjde også er til stede efter udvidelsen. Der tages generelt udgangspunkt i de eksisterende frihøjder de pågældende steder. For nogle tunneler er der udelukkende behov for renovering af eksisterende tunnel.

For at adskille bil- og cykeltrafikken etableres en ny dobbeltrettet stibro ved broen ved tilslutningsanlæg nr. 13 Favrholm, Roskildevej/Overdrevsvejen.

Frederiksværksgade og Enebakken:

I forbindelse med høringen har både Hillerød Kommune og flere borgere i området ønsket en udvidelse af tunnelen Frederiksværksgade med et ekstra kørespor og cykelsti, da det er denne rute, der anvendes i dag fremfor at benytte den eksisterende stitunnel ved Enebakken. På baggrund af høringen udvides Frederiksværksgade med et ekstra kørespor, øget frihøjde og etablering af en dobbeltrettet cykel- og gangsti. Motorvejen hæves det pågældende sted for at undgå påvirkning af grundvand og vandledninger.

Enebakken fastholdes som en stitunnel til gående med lavere frihøjde under motorvejen.

Den eksisterende motortrafikvej krydser Frederiksværkbanen, som forløber mellem Hillerød og Hundested. Tunnelen med banen sideudvides med et nyt brodæk til den udbyggede motorvej. Det eksisterende brodæk udskiftes efter etablering af den nye brohalvdel. Udførelsen forudsætter, at togtrafikken må indstilles i kortere perioder (weekender og nætter).

3.1.3.5 Faunapassager

For at forbedre og sikre de økologiske forbindelser under motorvejen ved Kollerød Å udskiftes eksisterende vandløbsunderføring med en faunapassage, som muliggør passage for padder og andre mindre dyr. Faunapassagen etableres sammen med paddehegn på hver side af passagen, så padder, ledes til den sikre passage.

Igennem Brødeskov retableres vildtheget, for at undgå påkørsler af specielt rådyr. Heget vil også medvirke til at mindre pattedyr ledes til den sikre passage langs med Kollerød Å.

For at forbedre og sikre de økologiske forbindelser til moseområderne ved Sønder Strødam og Enebakken etableres der en tør faunapassage til padder under motorvejen ved Enebakken. Faunapassagen etableres sammen med paddehegn på hver side af passagen.

3.1.3.6 Erstatningsnatur

De natur- og skovarealer, der bruges til udbygning af motorvejen samt de arealer, der bruges som arbejdspladser, erstattes ved etablering af ny natur og ny skov.

3.1.3.7 Støjreducerende tiltag

Der er indarbejdet støjreducerende tiltag i projektet. Der etableres i alt ca. fem km støjskærm samtidig med at den eksisterende støjvold ved Søparken i Allerød vil blive forhøjet og rykket tættere på motorvejen.

Den samlede støjbelastning bliver lidt mindre sammenlignet med en fremtidig situation uden motorvej. Den præcise udstrækning af de enkelte skærme eller støjvolde vil først blive endeligt fastlagt ved detailprojektering af vejanlægget. Der er i støjregningerne i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen forudsat en støjreducerende belægning, som ikke længere anvendes. Der anvendes i stedet nu en anden type belægning med en lidt lavere støjdæmpende effekt. Muligheden for at tilpasse de foreslåede støjreducerende tiltag herefter vil blive vurderet i detailprojekteringen.

3.1.3.8 Vejafvanding

Strækningen ligger inden for et område med særlige drikkevandsinteresser og områder med vandindvinding. Derfor vil der blive etableret kantopsamling, hvor alt vejvand ledes i ledninger og videre til regnvandsbassiner, hvor vandet behandles og forsinkes inden udledning til recipient.

Der er 12 eksisterende regnvandsbassiner for vejvand på strækningen, som udvides med samme placering, og dimensioneres til de øgede mængder vand.

Der etableres to nye regnvandsbassiner på strækningen - ved Frederiksværksgade og ved tilslutningsanlægget ved Isterødvejen.

3.1.3.9 Trafikafvikling i anlægsperioden

Når Hillerødmotorvejens forlængelse udvides til en 4-sporet motorvej skal arbejdet udføres, så naboer, trafikanter og miljøet påføres så få gener som muligt.

Anlægsarbejdet kan udføres i to etaper, som deles ved Herredsvejen. Inden vejudvidelsen igangsættes, planlægger Vejdirektoratet, hvordan trafikken skal afvikles, mens anlægsarbejdet udføres. Planen bliver koordineret med kommuner, politi og beredskab.

Da Hillerødmotorvejens forlængelse oprindeligt blev planlagt som en motorvej, er den nuværende motortrafikvej anlagt i den vestlige halvdel af det oprindelige tracé.

Når motorvejen skal bygges, bliver den østlige side af motorvejsetapen først anlagt frem til nord for Peder Oxes Alle (Hillerød S). Trafikken skal køre på den nuværende motortrafikvej i 2+1 spor, mens den østlige side af motorvejen anlægges.

Udbygningen af den nordlige etape starter først, når den sydlige næsten er klar for ibrugtagning, da der

skal være etableret ekstra trafikkapacitet til/fra Hillerød, inden broen for overføring af Herredsvej kan nedrives.

I de enkelte tilfælde hvor det kan blive nødvendigt at lukke vejen i forbindelse med broarbejde, vil det være muligt at krydse motorvejen via de andre lokalveje. Det vil medføre omvejskørsel for beboerne i eller trafikanter til nærområdet i kortere perioder.

3.1.4 Beskrivelse af anlægsprojektet udbygning af Ålbæk-Skagen

3.1.4.1 Udbygningen

Den eksisterende vej udbygges med ét ekstra spor på enten øst eller vestsiden af vejen, således at der er plads til tre spor på hele strækningen. Det ekstra spor vil på nogle strækninger blive brugt til et overhalingsspor og skal på andre strækninger give plads til svingbaner og støttepunkter for krydsende cyklister og fodgængere. På strækninger med overhalingsspor er vejen dimensioneret til en hastighedsgrænse på 90 km/t.

På en del af den nordlige delstrækning etableres en dobbeltrettet cykelsti.

Vejen vil derved få et tværprofil på ca. 19,5 m på strækninger med cykelsti og ca. 15 m på strækninger uden cykelsti.

De to delstrækninger, der udbygges, er i alt ca. 11 km lange.

3.1.4.2 Vekryds

Det nuværende vigepligtsregulerede firbenede kryds ved Råbjergvej ombygges til et vigepligtsreguleret T-kryds for derved at forbedre trafikafvikling, trafiksikkerhed og tryghed for krydsende cyklister og fodgængere.

Ved afslutningen af den nordlige strækning ved Flagbakkevej, umiddelbart syd for Skagen, vil det nuværende firbenede vigepligtsregulerede kryds blive ombygget til et signalreguleret kryds. Det vil forbedre trafikafviklingen fra sidevejen (Flagbakkevej) samt skabe en sikker krydsningsmulighed for cyklister og fodgængere.

3.1.4.3 Sideanlæg

Der findes i dag et antal større og mindre raste- og parkeringspladser på strækningen. Et par af de mindre pladser er formentlig opstået af sig selv og siden hen blevet gjort til egentlige parkeringspladser af vejmyndigheden.

Det er nødvendigt at nedlægge to mindre parkeringspladser for at kunne etablere overhalingsstrækninger uden sideveje. Det drejer sig om parkeringsmuligheden langs cykelstien ved Råbjergvej og Naturstyrelsens P-plads helt i den nordlige ende af Hulsig Hede. Desuden flyttes en P-plads anlagt af Naturstyrelsen ved Gyvelstien et par hundrede meter mod syd.

Ud over dette ændres adgangsvejene til flere raste- og P-pladser på strækningen.

3.1.4.4 Lokalt vejnet og stier

På alle overhalingsstrækninger er det af hensyn til trafiksikkerhed og trafikafvikling ikke ønskeligt med sideveje. Derfor lukkes alle sideveje og indkørsler til parkeringspladser og ejendomme på overhalingsstrækningerne.

I overgangen mellem to overhalingsstrækninger etableres en overgangsstrækning med ét kørespor i hver retning og venstresvingsspor. Her samles sidevejstilslutninger og adgangsveje til rastepladser mv.

Etablering af den sydligste overhalingsstrækning fra rundkørslen ved Hirtshalsvej og ca. 1200 m mod nord betyder, at fem sideveje til sommerhusområdet øst for vejen og tre ejendomme vest for vejen skal lukkes. Sommerhusområdet skal fremover vejbetjenes via Mågevej i syd og den nordlige gren af Perlevej i nord. Der skal etableres en forbindelsesvej mellem Edderfuglevej og Perlevej.

De tre ejendomme vest for vejen skal fremover vejbetjenes fra Hirtshalsvej.

Den nuværende dobbeltrettede cykelsti over Hulsig Hede forlænges mod nord til en stikrydsning af jernbanen ved Gl. Landevej.

Der etableres ligeledes støttepunkter for krydsende fodgængere, cyklister og ridende ved krydsningspunkter med eksisterende stier og rideruter.

3.1.4.5 Faunapassager

Der anlægges ikke nye faunapassager i udbygningsprojektet.

3.1.4.6 Erstatningsnatur

Permanent inddraget beskyttet natur erstattes ved etablering af tilsvarende naturtype som udgangspunkt i arealforholdet 1:2. Etablering af erstatningsnatur foretages på naturligt velegnede lokaliteter. Erstatningsnatur kan være i form af ny natur eller genopretning af ødelagt natur.

3.1.4.7 Støjreducerende tiltag

Der etableres ca. 1,4 km støjskærm i en højde på 4 m på østsiden af vejen på strækningen fra Hirtshalsvej til Perlevej. Den endelige udformning af støjskærmen vil blive fastlagt ved detailprojektering af vejanlægget.

3.1.4.8 Vejafvanding

På den sydlige delstrækning findes to vandløb, som er omfattet af vandrammeplaner. Der er ingen målsatte vandløb på den nordlige delstrækning.

Ny afvanding udføres som udgangspunkt kun som vejgrøfter langs strækningen. Opsamlet vejvand ledes til ca. 15 eksisterende udledningspunkter langs med strækningen. Der vil være behov for forlængelse af eksisterende gennemløb under vejen svarende til udvidelsen af vejen.

Som udgangspunkt adskilles vejvand og vandløb i hver sin grøft frem til gennemløb under vejen eller til recipient. Dimension og tilstand af gennemløb skal undersøges i forhold til fremtidig kapacitet og levetid.

3.1.4.9 Trafikafvikling i anlægsperioden

Trafikken til og fra Skagen varierer meget i omfang over året. Derfor vil det være nødvendigt at planlægge anlægsarbejdet sådan, at der tages særlig hensyn til trafikken i sommerperioden.

Anlægsarbejderne skal tilrettelægges således, at det forårsager færrest mulige gener for de lokale bysamfund og de direkte berørte naboer. Udbygning af rute 40 gennemføres så vidt muligt inden for normal arbejdstid på hverdage. Dog vil der i særlige tilfælde være nødvendigt at udvide arbejdstiden til nat og weekendarbejder i korte perioder.

Den nuværende kapacitet på vejen med et spor i hver retning vil blive opretholdt under anlægsperioden – dog med reduceret hastighed på 50 km/t forbi de igangværende arbejdsområder.

3.2 Trafikale forbedringer

3.2.1 Trafikale forbedringer ved udbygning af E45 mellem Aarhus S og Aarhus N mv.

På store dele af motorvejen er der i dag trængselsproblemer i myldretid og omfattende kødannelse ved trafikulykker og andre hændelser. Med den forventede trafikvækst vil strækningen derfor blive en trafikalt flaskehals med kritisk trængsel på store strækninger.

På hverdage kører i dag mellem 37.500 og 70.000 køretøjer i døgnet på strækningen. Den største trafikmængde er på den nordlige del af strækningen umiddelbart syd for Aarhus Nord. Om morgenen og om eftermiddagen er der henholdsvis ca. 6.200 og ca. 6.700 køretøjer i timen i begge retninger.

De laveste hastigheder er målt på den nordlige del af strækningen. I nordgående retning måles om morgenen en gennemsnitlig hastighed på under 60 km/t. Andre steder på strækningen ligger den gennemsnitlige hastighed på mellem 60 og 80 km/t om morgenen i nordlig retning. Eftermiddagsmyldretiden er ligeledes værst i nordgående retning, hvor de gennemsnitlige hastigheder flere steder er under 80 km/t.

De lave hastigheder, især på den nordlige del, skaber kø i myldretiden, som er til gene for pendlertrafikken. Desuden er nogle af tilslutningsanlæggene og Motorvejskryds Aarhus Nord flaskehalse, der til tider skaber kø på ramperne og tilbagestuvning til motorvejen.

Hvis strækningen ikke udbygges, vil belastningsgraden i myldretiden frem mod 2030 stige til kritisk. Hvis den udbygges, vil belastningsgraden falde fra kritisk til stor. I myldretiden forventes det, at trafikanterne i gennemsnit kan spare 3-4 minutter på en tur mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord. Dette svarer til en reduktion i rejsetiden på omkring 35 %. Uden for myldretiderne vil der ikke opnås de store tidsbesparelser.

Der bliver dermed mindre kø som følge af udbygningen. En stor del af ulykkerne på motorvejen er materielskadeulykker i myldretiderne. Når der kommer mindre kø i myldretiden, forventes der et fald i den type ulykker.

Udbygningen tiltrækker trafik fra det øvrige vejnet i området. Motorveje er generelt den sikreste form for veje. Flytning af trafikken til et mere sikkert vejnet gør at der forventes et mindre fald i det samlede antal ulykker i området.

3.2.2 Trafikale forbedringer for udbygning af E45 mellem Vejle og Skanderborg mv.

På store dele af motorvejen registreres i dag trængselsproblemer i myldretidsperioderne og omfattende kødannelse ved trafikulykker og andre hændelser. Med den forventede trafikvækst fremover, vil strækningen derfor tiltagende fremstå som en trafikalt flaskehals med kritisk trængsel på en række længere delstrækninger. En medvirkende årsag til trængselsproblemerne er den høje andel af lastbiler, der på grund af deres lavere hastighedsniveau, nedsætter fremkommeligheden i perioder med tæt trafik.

Trafikken var i 2018 på mellem ca. 53.800 køretøjer pr. hverdagsdøgn ved Hedensted og ca. 62.600 køretøjer pr. hverdagsdøgn ved Ejder Bavehøj. Trafikken er lavest på den sydlige del af strækningen og højest i den nordlige del samt omkring Horsens. Det betyder en moderat til stor belastningsgrad på strækningen i myldretiden. Hvis strækningen ikke udbygges, vil belastningsgraden i myldretiden frem mod 2030 stige til kritisk. Hvis den udbygges, vil fremkommeligheden blive forbedret og belastningsgraden falde.

Når motorvejen er udbygget, forventes det, at der i myldretiden i gennemsnit kan spares op til seks

minutter på en tur mellem Vejle og Skanderborg. Uden for myldretiderne vil der ikke opnås de store tidsbesparelser.

Der bliver dermed mindre kø som følge af udbygningen. En stor del af ulykkerne på motorvejen er materielskadeulykker i myldretiderne. Når der kommer mindre kø i myldretiden, forventes der et fald i den type ulykker.

Udbygningen tiltrækker trafik fra det øvrige vejnet i området. Motorveje er generelt den sikreste form for veje. Flytning af trafikken til et mere sikkert vejnet gør at der forventes et mindre fald i det samlede antal ulykker i området.

3.2.3 Trafikale forbedringer for udbygning af Hillerødmotorvejens forlængelse

Trafikken på strækningen mellem Hillerød og Allerød vil i 2025 være større end i dag. Det gælder, både hvis vejen mellem Allerød og Hillerød udvides til motorvej, og hvis den ikke gør.

Trafikberegninger med Ørestadstrafikmodellen OTM viser, at trafikken på strækningen vil stige med 15-26 % i en situation, hvor den ikke er udbygget til motorvej. I 2025 vil der køre mellem 22.600 og næsten 47.000 køretøjer på hverdage, hvoraf de største mængder findes ved Allerød.

Det vil medføre endnu mere trængsel på strækningen end i dag, da vejens kapacitet ikke vil kunne afvikle så mange flere biler.

Med en udbygning af strækningen mellem Allerød og Hillerød til motorvej, vil det få betydning for trafikken – både i lokalområdet og i regionen som helhed. På selve projektstrækningen vil det først og fremmest medføre mindre trængsel sammenlignet med situationen, hvor motortrafikvejen ikke er udvidet i 2025.

Udvidelsen til motorvej betyder at kapaciteten og trafiksikkerheden øges betragteligt. Der bliver derfor bedre plads til bilerne, og det vil sammen med den højere hastighedsgrænse betyde, at rejsetiden forkortes.

I takt med at det bliver muligt at komme hurtigere frem på strækningen, vil trafikanter fra andre veje i området vælge at køre på den nye motorvej. Mange af de veje, som ligger parallelt med den udvidede strækning aflastes, og trængslen mindskes.

I gennemsnit kan man spare tre minutter for hver tur mellem Hillerød og Allerød. I myldretiden vil tidsbesparelsen være seks minutter og nogle steder mere. Uden for myldretiderne vil besparelsen ikke være lige så stor.

De samlede tidsbesparelser for alle køretøjstyper og alle turformål er beregnet til cirka 714.000 timer om året i 2025.

Tidsbesparelserne fremkommer dels på grund af den højere hastighedsgrænse, og dels fordi der kan køre flere biler på strækningen. Den større kapacitet medfører reduktioner i forsinkelsestiden. Den højere hastighed medfører primært besparelser i den fri rejsetid.

Med en udbygning af strækningen til motorvej forbedres trafiksikkerheden, og der forventes omtrent en halvering af de registrerede personskadeulykker og personskader.

3.2.4 Trafikale forbedringer for udbygning af Ålbæk-Skagen

Strækningen mellem Hirtshalsvej i Ålbæk og Flagbakkevej i Skagen er ca. 16 km lang og består af en kombination af 2-sporet vej og en 4,5 km lang 2+1 delstrækning.

Trafikbilledet er til hverdag præget af erhvervstrafik foranlediget af havneaktiviteter i Skagen og pendling. Endvidere er der på strækningen især i sommerferien en betydelig ferie- og fritidstrafik. Årsdøgntrafikken (2019) er ca. 6.800 køretøjer, hverdagsdøgntrafikken ca. 6.000 og døgntrafikken i juli er ca. 13.300 køretøjer.

Hastighedsgrænsen på den tosporede del af strækningen er 80 km/t, mens den i 2020 blev sat op til 90 km/t på 2+1 strækningen. Der er en lokal hastighedsbegrænsning på 50 km/t omkring den tosporede rundkørsel ved Hulsig.

Trafikken på strækningen varierer meget over året, men i sommerperioden giver kombinationen af ferietrafik, pendling og erhvervstrafik periodevis trængsel. Gennemsnitshastighed er uden for sommerperioden målt til ca. 84 km/t, mens den i juli er målt til 78 km/t. De gennemførte hastighedsmålinger indikerer, at der i sommerperioden er fremkommelighedsproblemer i mindre grad.

Udbygningen af vejen vil medføre bedre muligheder for at overhale langsomme køretøjer, og der har i den offentlige debat været særlig fokus på forbedring af udrykningskøretøjernes fremkommelighed. Desuden vil udbygningsprojektet skabe bedre forhold for svingende trafik til og fra sideveje, sideanlæg og ejendomme på strækningen. Ligeledes vil ombygningen af to kryds medføre bedre trafikafvikling fra sidevejene og forbedret trafiksikkerhed.

På overhalingsstrækninger (strækninger med to spor i den ene retning og et spor i den anden retning) vil hastighedsgrænsen blive forøget til 90 km/t, hvilket vil medføre en lidt kortere køretid.

Forlængelse af en eksisterende dobbeltrettet cykelsti vil skabe bedre fremkommelighed og trafiksikkerhed for cyklister og knallertkørere langs rute 40.

Etablering af et antal støttepunkter vil forbedre trafiksikkerhed og tryghed for krydsende fodgængere, cyklister og ridende.

3.3 Ekspropriation

Af grundlovens § 73 fremgår, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Afståelse kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

De midlertidige og permanente arealerhvervelser, som er nødvendige for anlægsprojektet, kan foretages i henhold til vejlovens regler om ekspropriation til statslige vejanlæg, jf. vejlovens §§ 96-98.

Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. vejlovens § 95, stk. 1. Ved erstatningsfastsættelsen finder vejlovens § 103 anvendelse.

Der kan pålægges vejbyggelinjer, udføres forundersøgelser, ske fremrykket ekspropriation mv. i overensstemmelse med reglerne i vejlovens §§ 40-45 og § 99. Vejbyggelinjer defineres som en sikringslinje med vejmyndigheden som påtaleberettiget, som indebærer begrænsninger i ejerens eller andre rettighedshaveres råden over et nærmere defineret areal, jf. vejlovens § 3, nr. 8. Vejmyndigheden er den myndighed, der administrerer en offentlig vej, jf. vejlovens § 3, stk. 1, nr. 1.

Til gennemførelsen af anlægsprojekterne skal der midlertidigt og permanent erhverves arealer og rettigheder. Der skal dels erhverves areal permanent til selve vejudvidelsen, dels er der behov for midlertidige arbejdsarealer under anlægsfasen. I forbindelse med anlægsprojekternes gennemførelse kan der også blive pålagt servitutter, vejbyggelinjer og ske en ændring i adgangsforhold.

Der skal erhverves areal i hver side af de eksisterende vejanlæg til selve udvidelsen samt erhverves areal

til ombygning af tilslutningsanlæggene. Derudover er der brug for arealer til udvidelse af eksisterende eller anlæg af nye regnvandsbassiner til sikring af vejens afvanding, anlæg af nye samkørselspladser, etablering af vejgrøfter samt til brug for støjafskærmning i form af f.eks. skærme og volde.

Ud over de arealer, der skal anvendes permanent til udbygning af vejanlæggene, vil der være behov for at kunne anvende arealer midlertidigt under anlægsarbejdet. Det vil normalt være et op til 10 meter bredt areal langs hele udbygningen. Det vil sige langs vejen, til- og frakørselsramper, rundt om regnvandsbassiner samt ved samkørselspladser og støjvolde. Desuden kan der blive brug for større arbejdsarealer i forbindelse med anlæg og udvidelse af broer og tunneler, oplag af materialer, skurbyer og lignende. Arbejdsarealerne vil blive brugt midlertidigt i anlægsperioden, hvorefter de leveres tilbage til ejerne.

Det forudsættes, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand i udgangspunktet sker ved frivillig aftale mellem ledningsejer og lodsejer eller ved ekspropriation med hjemmel i lovgivningen for vedkommende forsyningsselskab.

Erstatninger for ekspropriationer til brug for midlertidige eller permanente anlæg og for pålæg af servitutter mv. udmåles efter gældende regler og praksis af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven og vejloven.

3.3.1 Ekspropriation til udbygning af E45 mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord

Det forventes, at der skal erhverves ca. 85-90 ha til motorvejsudbygningen og ca. 50-55 ha til midlertidige arbejdsarealer mv., og dermed at ca. 100 – 110 ejendomme berøres i forskelligt omfang af anlægsprojektet. Det endelige areal og antal ejendomme, som berøres, fastlægges først i forbindelse med den endelige detailprojektering.

3.3.2 Ekspropriation til udbygning af E45 mellem Vejle og Skanderborg

Det forventes, at der skal erhverves ca. 120 ha til motorvejsudbygningen og ca. 95 ha til midlertidige arbejdsarealer mv., og dermed at ca. 200 ejendomme berøres i forskelligt omfang af anlægsprojektet. Det endelige areal og antal ejendomme, som berøres, fastlægges først i forbindelse med den endelige detailprojektering.

3.3.3 Ekspropriation til udbygning af Hillerød motorvejens forlængelse

Oprindeligt var strækningen planlagt og projekteret som motorvej, men blev ændret i projekterings- og anlægsperioden, således at der blev anlagt en motortrafikvej. Der blev imidlertid erhvervet arealer svarende til motorvejsprojektet, og det betyder, at Vejdirektoratet i dag ejer areal langs østsiden af motortrafikvejen men dog ikke tilstrækkeligt til det anlægsprojekt, der ligger til grund for miljøkonsekvensvurderingen

Strækningen nord for Herredsvejen åbnede senere og er ikke på samme måde arealmæssigt forberedt for en udvidelse mod øst. Den er planlagt og anlagt som motortrafikvej.

Det forventes, at ca. 100 ejendomme berøres af ekspropriation i forskelligt omfang – fra servitut om byggelinje eller midlertidig arbejdsareal til afståelse. Det forventes, at der skal erhverves ca. 15 ha permanent til vejudbygningen og andre arealer og ca. 26 ha til midlertidige arbejdsarealer. Det endelige areal og antal ejendomme, som berøres, fastlægges først i forbindelse med den endelige detailprojektering af projektet.

3.3.4 Ekspropriation til udbygning af Albæk-Skagen

Det forventes, at ca. 35 ejendomme berøres i forskelligt omfang af udbygningsprojektet. Det forventes desuden, at der skal erhverves ca. 10-15 ha til udbygningsprojektet og ca. 10-15 ha til midlertidige arbejdsarealer mv. Det endelige areal og antal ejendomme, som berøres, fastlægges først i forbindelse med den endelige detailprojektering af projektet.

3.4 Vejbyggelinje

I henhold til vejlovens § 40 kan vejbyggelinjer på statsveje pålægges med en indbyrdes afstand op til 100 m. Dermed er vejbyggelinjen i dag typisk 50 meter på begge sider af midten af en motorvej og andre statsveje. Langs til- og frakørselsramperne til en motorvej og andre statsveje er vejbyggelinjen typisk ca. 25 meter. Alle vejbyggelinjer bliver tillagt et højde- og passagetillæg.

I forbindelse med udbygning af dele af E45 fra fire til seks spor vil der blive mulighed for at pålægge nye vejbyggelinjer på op til 60 meter fra

motorvejens midte. Vejbyggelinjerne ved ramperne kan ligeledes blive ændret, f.eks. når ramperne flyttes for at gøre plads til udvidelse af motorvejen. Inden for vejbyggelinjen må der ikke opføres ny bebyggelse, etableres andre anlæg m.m. uden vejmyndighedens tilladelse. Vejbyggelinjer sikrer dels muligheden for en fremtidig udvidelse af et bestående vejanlæg, dels hensynet til færdslen i øvrigt.

I henhold til den generelle bestemmelse i vejlovens § 40, hvorefter der kan pålægges byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 100 m, udvides dette til 120 m. Det skyldes, at 100 m ikke vurderes at være tilstrækkeligt, når motorvejen udbygges til 6 spor som i dette tilfælde.

Det vil i forbindelse med detailprojekteringen blive vurderet, om vejbyggelinjen nogle steder kan fastholdes på de nuværende 50 meter.

På rute 40 er der i dag vejbyggelinjer på den sydligste delstrækning i en bredde på enten 30 eller 20 m fra vejmidten. På den nordlige delstrækning fra Hulsig Hede nord og frem til Flagbakkevej ved Skagen er der ikke pålagt servitut om vejbyggelinje.

I forbindelse med udbygningen af vejen til 2+1 vej vil der blive mulighed for at pålægge vejbyggelinjer i en afstand på op til 30 m fra vejmidten. Vejbyggelinjer skal sikre muligheden for en fremtidig udvidelse af vejen til større bredde, idet der inden for byggelinjerne ikke må opføres ny bebyggelse m.m.

Det vil i forbindelse med detailprojekteringen blive vurderet, om de nuværende vejbyggelinjer fastholdes, eller om der skal pålægges nye.

3.5 Miljømæssige vurderinger og supplerende miljømæssige vurderinger

3.5.1 Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (herefter VVM-direktivet), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet), er, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, implementeret i vejloven ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje mv., jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter) og ved lov nr. 434 af 16. marts 2021 om ændring af lov om offentlige veje mv. og jernbaneloven (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter) samt i regler udstedt i medfør heraf (bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt

angår statslige vej- og jernbaneprojekter, jf. bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 (herefter benævnt one-stop shop bekendtgørelsen).

Reglerne for miljøvurderinger af Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter findes i vejlovens kapitel 2 a.

Af vejlovens § 17 g, stk. 6, følger, at miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte indvirkninger på følgende faktorer: 1) befolkning og menneskers sundhed, 2) biologisk mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147/EF, 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4. Efter § 17 g, stk. 10, skal beskrivelsen også omfatte projektets forventede virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker og katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 1, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af lovens bilag 1, som bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 3, 1. pkt., kræver Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

Ved Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt i enkeltheder bemyndiges transportministeren til at gennemføre et anlægsprojekt i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøvurderinger. Det påhviler anlægsmyndigheden at sikre, at projektets indvirkning på miljøet holdes inden for rammerne af de miljømæssige undersøgelser.

For statslige vejanlæg tilladt ved anlægslov vil eventuelle ændringer eller udvidelser af projektet i anlægsfasen være omfattet af den administrative procedure, jf. vejlovens § 17 c – 17 e, i hvilken forbindelse der vil blive foretaget de fornødne miljømæssige vurderinger, hvis ændringen eller udvidelsen kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2.

Trafikstyrelsen er miljømyndighed i forhold til vurdering og administrativ godkendelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen, jf. vejlovens § 17 b. Det betyder, at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes af Vejdirektoratet til Trafikstyrelsen, som skal vurdere, om der skal gennemføres supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår.

I henhold til vejlovens § 17 o fører Trafikstyrelsen tilsyn i forhold til projekter (ændringer eller udvidelser), hvor der skal ske anmeldelse til styrelsen og eventuelt meddeles tilladelse.

One-stop shop bekendtgørelsen er udstedt i medfør af vejlovens § 17 q og fastsætter regler om fælles og samordnede procedurer for miljøkonsekvensvurdering af projekter, hvor der både gælder krav om miljøkonsekvensvurdering efter reglerne i vejlovens kapitel 2 a og krav om vurdering efter regler, der implementerer Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF. Væsentlighedsvurdering og eventuel konsekvensvurdering indgår i miljøkonsekvensrapporterne. Projekter, der vedtages ved anlægslov, er ikke omfattet af one-stop shop bekendtgørelsen, men rapporterne skal leve op til de indholdsmæssige krav i VVM-direktivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet.

3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med Folketingets vedtagelse af anlægsprojekterne i alle enkeltheder ved lov bemyndiges transportministeren til at gennemføre projekterne i overensstemmelse med lovforslagets §§ 1 og 2, jf. bilag 1-4, projektbeskrivelserne i dette lovforslag og miljøkonsekvensrapporterne. Anlægsprojekterne er miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a. Der henvises til afsnittet om forholdet til EU-retten.

Projekternes virkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser, dvs. miljøkonsekvensrapporterne. Anlægsprojekterne skal gennemføres inden for rammerne af vurderinger af projekternes indvirkninger på miljøet, jf. lovforslagets § 5. Det påhviler Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at sikre, at anlægsprojekternes indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af vurderingerne i de miljømæssige undersøgelser af projekterne.

Der er desuden foretaget vurdering af overensstemmelse med gældende vandplanlægning og havstrategi.

Anlægsprojekterne i nærværende anlægslov er skitseprojekteret. Det indebærer, at der efter vanlig praksis for vejprojekter, der udmøntes via anlægslove, er gennemført de nødvendige miljøkonsekvensvurderinger på baggrund af et skitseprojekteret vejprojekt.

Efter vedtagelse af anlægsloven, og før anlægsprocessen påbegyndes, igangsættes detailprojektering af alle tekniske og udførelsesmæssige forhold i vejprojektet. Detailprojekteringen udføres således, at der kan gennemføres de detaljerede og præcise analyser og vurderinger, der skal til, for at Vejdirektoratet kan indhente de nødvendige tilladelser efter natur- og miljølovgivningen. Det kan f.eks. være udledningstilladelser efter miljøbeskyttelsesloven og dispensationer efter naturbeskyttelsesloven.

Vejdirektoratet søger på denne baggrund tilladelser fra den kompetente miljømyndighed på baggrund af et detailprojekteret anlæg. Den kompetente miljømyndighed (som oftest kommunerne) påser i denne proces, at gældende regler iagttages og sikrer dermed, at der ikke sker forringelse af f.eks. målsatte grundvandsforekomster og overfladevandområder samt øvrige nødvendige miljøforhold, der kræver tilladelser efter natur- og miljølovgivningen.

3.6 Forholdet til anden lovgivning

3.6.1 Gældende ret

Gennemførelsen af et anlægsprojekt vil som følge af gældende ret oftest forudsætte godkendelser, tilladelser eller dispensationer efter plan-, natur- og miljølovgivningen mv.

Nedenfor gennemgås en række væsentlige bestemmelser, der efter gældende ret foreskriver krav om tilladelse eller dispensation, ny eller ændret planlægning mv., hvis der skal gennemføres fysiske indgreb i natur og landskabet, som er nødvendige for at realisere et anlægsprojekt som de omhandlede, herunder foretages ændringer af tilstanden på arealerne, etableres varige anlæg og installationer og gennemføres afværgeforanstaltninger af hensyn til natur- og dyreliv.

Gennemgangen er ikke en udtømmende opregning af, hvilken lovgivning der finder anvendelse på projektet, eller hvilke tilladelser eller dispensationer, der er nødvendige for projektets gennemførelse.

Som følge af lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020 (herefter planloven), vil etablering af et anlægsprojekt beliggende i landzone kræve en landzonetilladelse efter § 35, stk. 1. Herudover vil der for visse projekters vedkommende skulle ske ændringer i kommune- og lokalplaner.

Som følge af lov om naturbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1986 af 27. oktober 2021 (herefter naturbeskyttelsesloven), kan etableringen af et anlægsprojekt, der berører en fredning, alene ske, hvis Fredningsnævnet meddeler dispensation, jf. lovens § 50.

Endvidere er der i naturbeskyttelseslovens kapitel 2 fastsat en række forbud mod tilstandsændringer eller bebyggelse inden for bl.a. følgende bygge- og beskyttelseslinjer: sø- og å-beskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 16), skovbyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 17), fortidsmindebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 18), kirkebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 19). Herudover foreskriver kapitel 2 forbud mod tilstandsændringer af bl.a. følgende naturtyper: naturlige søer, beskyttede vandløb, heder, moser, ferske enge og biologiske overdrev (naturbeskyttelseslovens § 3). Gennemførelsen af et anlægsprojekt, der berører de nævnte arealer, beskyttelseslinjer eller naturtyper vil som følge af naturbeskyttelseslovens §§ 65, stk. 1 og 2, og 65 b, stk. 1, forudsætte dispensation, eventuelt indeholdende vilkår om f.eks. afværgeforanstaltninger eller erstatningsbiotoper, fra den relevante myndighed, der enten udgøres af miljøministeren eller kommunalbestyrelsen.

Naturbeskyttelseslovens § 26 a indeholder regler om nedlæggelse af veje og stier, herunder regler om, at der forud for nedlæggelse skal ske anmeldelse til kommunalbestyrelsen, der kan nedlægge forbud mod nedlæggelse af veje og stier.

EU's naturbeskyttelsesdirektiver, der omfatter habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet, pålægger medlemslandene at bevare en række arter og naturtyper, som er sjældne, truede eller karakteristiske, ved at udpege særlige områder, hvor disse arter og naturtyper er beskyttede.

Fuglebeskyttelsesområder og habitatområder indgår i det sammenhængende europæiske, økologiske netværk, der betegnes Natura 2000.

Der må ikke iværksættes projekter, der kan skade et Natura 2000-områdes integritet, jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og der er derfor krav til myndighederne om at vurdere konsekvenserne af et projekt i de tilfælde, hvor planen eller projektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt.

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet sætter ligeledes rammer for beskyttelsen af arter og deres levesteder. Efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, a) gælder en generel beskyttelse af bilag IV dyrearter og deres levesteder også uden for Natura 2000-områderne. Det samme gælder efter habitatdirektivets artikel 13, stk. 1, a) for beskyttelse af plantearter nævnt i bilag IV. Beskyttelsen af fugle omfatter alle vilde fugle også udenfor Natura 2000-områderne jf. fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og artikel 9. Fravigelse af beskyttelsen efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1 og artikel 13, stk. 1 med henblik på eksempelvis at varetage væsentlige samfundsmæssige interesser, forudsætter opretholdelse af bevaringsstatus for de tilstedeværende bestande i hele udbredningsområdet jf. habitatdirektivets artikel 16.

Naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 1, indeholder bestemmelser om, at nærmere angivne arter ikke forsætligt må forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden. I tilknytning hertil fremgår det af naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 2, at yngle- eller rasteområder for de arter, der er nævnt i bilag 3 til loven, ikke må beskadiges eller ødelægges. One-stop-shop bekendtgørelsens § 1g. omfatter lignende formuleringer vedrørende forstyrrelse af arter og bestand og yngleområders tilstand.

Tilsvarende bestemmelser fremgår af lov bekendtgørelse nr. 265 af 21. marts 2019 om jagt- og vildtforvaltning (jagt- og vildtforvaltningsloven) jf. denne lovs § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7, stk. 1 og 2.

Bekendtgørelse nr. 521 af 25. marts 2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt (artsfredningsbekendtgørelsen) fastsætter regler om fredning af nærmere bestemte dyr, herunder fugle og planter, i form af forbud mod drab, indsamling, handel mv. og varetager individbeskyttelsen for beskyttede bilag IV-arter og fugle, der indgår i bekendtgørelsens kapitel 2 og 3, jf. især § 4, stk. 1 og 2, § 6 og § 10, stk. 1 og 2.

Bekendtgørelsens kapitel 4 omfatter fredning af danske dyr og planter, som ikke er omfattet af bekendtgø-

relsens kapitel 2 og 3. Der kan, for så vidt angår beskyttelsesbestemmelserne, søges om dispensation fra den relevante myndighed, som er Miljøstyrelsen.

§§ 8-13 i lovbekendtgørelse nr. 315 af 28. marts 2019 om skove (herefter skovloven) fastsætter regler om anvendelsen af fredskovspligtige arealer. Skovlovens §§ 26-28 fastsætter endvidere regler om beskyttelse af skovnaturtyper og levesteder for arter i internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af andre former for naturmæssigt særlig værdifuld skov. Miljøministeren har kompetence til at dispensere fra nærmere bestemte bestemmelser i skovloven.

Med museumsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014, sikres væsentlige bevaringsværdier på land og til havs. Kapitel 8 og 8 a i museumsloven omhandler bl.a. sikring af kultur- og naturarven i forbindelse med den fysiske planlægning og forberedelse af jordarbejder mv., samt om bevaring af fortidsminder og sten- og jorddiger. Loven foreskriver i kapitel 8 og 8 a bl.a., at der skal søges dispensation til tilstandsændringer af beskyttede diger og fortidsminder. Det følger af museumsloven, at anlægsmyndigheden, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter skulle anmeldes til kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen). Kompetencen til at vurdere bevaringsværdige hensyn varetages efter museumsloven af kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen).

Efter lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, fastsætter miljøministeren bl.a. regler, der fastlægger og angiver konkrete miljømål og indsatsprogrammer for hvert vandområdedistrikt med henblik på opnåelse af miljømålene, herunder med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (herefter vandrammedirektivet).

Det følger af § 8, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 449 af 11. april 2019 om indsatsprogrammer for vandområder, at myndigheder kun kan træffe afgørelse, der indebærer en direkte eller indirekte påvirkning af et overfladevandområde eller en grundvandsforekomst, hvor miljømålet ikke er opfyldt, hvis afgørelsen ikke medfører en forringelse af overfladevandområdets eller grundvandsforekomstens tilstand og ikke hindrer opfyldelse af det fastlagte miljømål, herunder gennem de i indsatsprogrammet fastlagte foranstaltninger. Lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser gennemfører væsentlige, men ikke alle dele af vandrammedirektivet.

Lov om havstrategi, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 25. november 2019, implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategirammedirektivet). Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål, der er fastsat i havstrategien.

Af den relevante lovgivning vil oftest også følge en adgang til at klage over de afgørelser, der træffes i relation til projektet, medmindre klageadgangen efter den relevante lovgivning er afskåret. Der vil i den forbindelse som oftest også være fastsat regler om klagemyndighed og opsættende virkning af klage.

3.6.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.

Anlægsprojekterne omfattet af dette lovforslag vedtages i enkeltheder, hvilket bl.a. indebærer, at anlægsloven vil udgøre det fornødne retsgrundlag for, at anlægsmyndigheden kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projekterne. Bemyndigelserne i lovforslagets §§ 1 og 2 indebærer således, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan gennemføre de fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere anlægsprojektet. Disse indgreb gennemføres

i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af de udførte miljømæssige vurderinger.

Påvirkningen af miljøet som følge af de fysiske arbejder og indgreb, som loven indebærer, er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, herunder i de udarbejdede miljøkonsekvensvurderinger, og anlægsprojektet skal gennemføres inden for disse rammer, jf. forslaget § 5.

Der er ikke i miljøkonsekvensvurderingerne for anlægsprojekterne i § 1 konstateret væsentlig påvirkning af Natura 2000-områder i forbindelse med projekterne. Der er forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne konstateret påvirkning af flere bilag IV-arter, hvorfor der er fastsat afværgeforanstaltninger herfor, som er nærmere beskrevet i de bagvedliggende miljøvurderinger.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger af anlægsprojekterne i § 1 er det vurderingen, at gennemførelsen af projekterne kan ske inden for rammerne af artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (herefter habitatdirektivet). Lovforslaget udgør godkendelse af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

I miljøkonsekvensvurderingen for udbygningen af rute 40 fra Ålbæk til Skagen er der konstateret påvirkning på prioriterede naturtyper i Natura 2000-området. Miljøstyrelsen vurderer, at det er en væsentlig påvirkning. Ifølge artikel 6, stk. 4, i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (herefter habitatdirektivet) vurderer Miljøstyrelsen, at projektet kun kan gennemføres efter udtalelse fra EU-Kommissionen, jf. lovforslagets afsnit 10.2.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser for myndigheden, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givent projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til projektet kan indgå med betydelig vægt.

3.7 Ledninger

3.7.1 Gældende ret

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom (ekspropriationsprocesloven) eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje, jf. lovebekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015 (herefter privatvejsloven), for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Gæsteprincippet gælder i henhold til retspraksis også ulovbestemt for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Højesteret har i dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978 H - dommen om Motorring 3) udtalt, at gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som "gæst" skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. En erhverver af fast ejendom indtræder som udgangspunkt i overdragerens rettigheder og forpligtelser vedrørende ejendommen. Ledninger, der oprindeligt var anbragt som "gæster" på private arealer, var således også efter ekspropriation omfattet af gæsteprincippet. Højesteret udtalte, at gæsteprincippet har fundet udtryk i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs §

77). Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

I dom af 19. maj 2015 (UfR 2015.2854 H - dommen om Vintapperrampen) udtalte Højesterets flertal, at gæsteprincippet bygger på den ordning, at arealejeren, der giver en ledningsejer tilladelse til at anbringe en ledning på arealet, og som forpligter sig til at beskytte ledningen, bevarer retten til at ændre anvendelsen af arealet, selv om dette måtte indebære, at ledningen må flyttes. Det fremgår af samme dom, at en ledningsejer efter gæsteprincippet har pligt til også at betale for andre tekniske løsninger end en fjernelse eller omlægning af ledninger, når disse løsninger er alternativer til en flytning eller omlægning.

I dom af 23. oktober 2018 (UfR 2019.464 H - dommen om prøvegravninger i Frederikssundsvej) fastslog Højesteret, at der ikke med lov om registrering af ledningsejere (ledningsejerregisterloven) er gjort udtømmende op med en ledningsejers forpligtelse til at give oplysninger om sine ledningers placering, og at gæsteprincippet indebærer, at en ledningsejer er forpligtet til at oplyse en mere præcis placering af sin ledning end den, der følger af ledningsejerregisterloven, og til at betale omkostningerne forbundet hermed, hvis disse oplysninger er nødvendige for at kunne tage stilling til, om arealejerens ændrede anvendelse af arealet nødvendiggør en flytning eller omlægning af ledninger.

Højesteret har desuden i dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009 H - dommen om Flintholm Station) udtalt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77) også finder anvendelse for veje, hvor ledningsarbejder udføres i forbindelse med et "sammensat anlægsprojekt", uanset hvilke dele af projektet, der gør ledningsarbejderne nødvendige.

Højesteret har i dom af 16. februar 2017 (UfR 2017.1536 H - dommen om Cityringen) fastslået, at cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, skal fortolkes i overensstemmelse med vejlovens gæsteprincip og den praksis, der knytter sig hertil. I begrundelsen for dommen anføres det bl.a., at når en lovbestemmelse (som § 7, stk. 5, i cityringloven) er baseret på et almindeligt retsprincip som gæsteprincippet, er der en klar formodning for, at bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlægges af domstolene og i eventuel senere lovgivning.

3.7.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning

Gennemførelsen af anlægsprojekterne gør det nødvendigt at gennemføre ledningsarbejder, dvs. der skal bl.a. flyttes eller omlægges en række forskellige typer forsyningsledninger. Det forudsættes, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand som udgangspunkt sker ved frivillig aftale herom eller ved ekspropriation med hjemmel i lovgivningen for vedkommende forsyningsselskab. Nærværende lov indeholder ikke hjemmel til ekspropriation til placering af ledninger på tredjemands ejendom.

Lovforslaget indeholder i §§ 7-9 regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af projekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder mv.

3.8. Ophævelse af Lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund

3.8.1. Gældende ret

Lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund fra 2014 bemyndigede transportministeren til at anlægge en hovedlandevej, som blev ført syd om Frederikssund fra Frederikssundsvej, og som over Roskilde Fjord blev ført som en højbro til Hornsherred og tilsluttet Skibbyvej. Herudover blev transportministeren bemyndiget til at anlægge en tosporet vej øst for Lyngerup og Lyngerupvej syd for Landerslev.

Endvidere indeholder loven et forbud for lastbiler eller lastvognstog med en totalvægt på 3,5 t eller derover at passere Kronprins Frederiks Bro efter åbningen af fjordforbindelsen ved Frederikssund ud over i forbindelse med varetagelse af vejbestyrelsesarbejde på nærliggende kommunale veje.

Herudover følger det af loven, at transportministeren etablerer en selvstændig offentlig virksomhed ved navn Fjordforbindelsen Frederikssund, som har til formål at etablere anlægget, og bl.a. at opkræve betaling for passage af biler til brug for tilbagebetaling af lånet.

3.8.2. Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning

Det foreslås at ophæve lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, jf. lov nr. 1519 af 27. december 2014. Forslaget er en konsekvens af den politiske aftale indgået d. 28. juni 2021 mellem regeringen og Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne om Infrastrukturplan 2035.

Som en del af aftalen var parterne enige om med virkning fra 2022 at afskaffe brugerbetalingen på Kronprinsesse Marys Bro og i den forbindelse nedlægge selskabet Fjordforbindelsen Frederikssund. Til det blev der afsat 1,1 mia. kr.

Alternativet og Enhedslisten står uden for denne del af aftalen.

Det er vurderingen, at idet anlæggene i loven er etableret, og man i forlængelse af infrastrukturplanen har tilbagebetalt selskabets gæld, afskaffet brugerbetalingen og vil nedlægge selskabet, at loven da kan ophæves. Pengene hertil blev afsat på finansloven for 2022.

En ophævelse af loven vil medføre, at det nuværende forbud for lastbiler eller lastvognstog med en totalvægt på 3,5 t eller derover at passere Kronprins Frederiks Bro ophører.

Et eventuelt ønske om at opretholde et forbud vil i så fald skulle ske efter færdselslovens almindelige regler herom i færdselslovens § 92.

4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's Verdensmål

Ved at udbygge vejene som omtalt i lovforslaget vil kapaciteten blive forbedret. Dette vil være medvirkende til at sikre en bedre trafikafvikling på vejene samt en højere regularitet i rejsetiden og dermed være en gevinst for såvel pendlere som erhvervsliv. Dette vil understøtte mål 9 Industri, innovation og infrastruktur, herunder delmålene 9.1 (udvikling af god, pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af hensyn til økonomisk udvikling og menneskelig trivsel).

Forbedringerne vil også medvirke til at reducere rejsetiden på strækningen og dermed kunne bidrage til at gøre det mere attraktivt at søge job og drive/etablere virksomhed i områderne. Dette vil understøtte mål 8 Anstændige jobs og økonomisk vækst gennem delmål 8.2 (Højere økonomisk produktivitet gennem diversificering, teknologisk opgradering og innovation, blandt andet gennem fokus på høj værditilførsel og arbejdskraftintensive sektorer) blive understøttet.

Udbygningerne forbedrer trafiksikkerheden på strækningerne, hvilket vil understøtte mål 3 Sundhed og trivsel via delmål 3.6 (reduktion af antallet af dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker).

Luftforurening som følge af projekterne vurderes minimale, hvorfor projekterne ikke direkte har negative konsekvenser i forhold til delmål 3.9 (reduktion af dødsfald og sygdom som følge af udsættelse for farlige kemikalier samt luft-, vand- og jordforurening). I forhold til sundhed og trivsel generelt vil den øgede støjbelastning, trods planlagte støjværn, dog påvirke negativt.

Anlæg og efterfølgende drift af motorvejen kræver både råstoffer og energi. I såvel anlæg som drift vil der imidlertid blive arbejdet med råstof- og ressourcebesparende tiltag samt CO₂-reducerende løsninger gennem krav til leverandører, hvilket vurderes at understøtte delmål 9.4 (opgradering af infrastrukturen med henblik på øget bæredygtighed og brug af rene og miljøvenlige teknologier og industrielle processer samt mere effektiv udnyttelse af ressourcer). Dette vil også understøtte mål 12 Ansvarligt forbrug og produktion gennem delmål 12.2 (bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer) samt delmål 12.5 (reducering af affaldsgenerering gennem forebyggelse, reduktion, genvinding og genbrug).

Udbygningerne har i flere tilfælde konsekvenser for kulturarv i områderne i form af påvirkning af f.eks. diger og gravhøje og vil for flere af projekterne medføre, at der køres flere ture i de berørte områder, hvilket giver mere støj og samtidig have negative konsekvenser for mål 11 Bæredygtige byer og lokalsamfund, herunder delmål 11.6 (negative miljøbelastning pr. indbygger skal reduceres) samt delmål 11.4 (Indsatsen for at beskytte og bevare verdens kultur- og naturarv skal styrkes.). Der henvises til afsnit 8 Klimamæssige konsekvenser og afsnit 9 Miljø- og naturmæssige konsekvenser.

Afværgeforanstaltninger, der er foreslået i form af f.eks. faunapassager og erstatningsnatur vil understøtte mål 15 Livet på land, særligt delmål 15.5 (begrænse forringelse af naturlige levesteder og stoppe tab af biodiversitet). Der henvises i øvrigt til afsnit 9 Miljø- og naturmæssige konsekvenser.

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

5.1 Anlægsøkonomi og tidsplan

Anlægsoverslagene for udbygningen er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet. Anlægsoverslagene er opgjort på fire niveauer: fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget (totaludgift).

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

Anlægsprojekterne er store og komplicerede projekter, hvortil der knytter sig mange usikkerheder i de foreliggende anlægsoverslag. Overslagene er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og arkæologi ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projekternes detaljerede udformning, mængder mv. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse. Yderligere kan de arkæologiske forundersøgelser vise, at det bliver nødvendigt at foretage egentlige udgravninger af fund.

I henhold til principperne i ny anlægsbudgettering (Akt 16 af 24. oktober 2006 og Hovednotat for Ny Anlægsbudgettering december 2017) har et eksternt rådgivningsteam gennemført en ekstern kvalitetssikring af Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurderinger. Den overordnede konklusion af kvalitetssikringen er, at der ikke er fundet vægtige forhold, som forhindrer, at projekterne sendes til godkendelse i det politiske system.

Basisoverslag udgør fysikoverslaget tillagt tværgående udgifter såsom projektering, tilsyn og administration, men ikke moms.

I henhold til ny anlægsbudgettering bevilges basisoverslaget tillagt 10 pct. til gennemførelse af projektet (ankerbudgettet/projektbevilling). Herudover afsættes yderligere en central reserve på 5 pct. Det samlede anlægsbudget (totaludgift) vil således udgøre basisoverslaget + 15 pct.

5.1.1 Anlægsøkonomi for udbygning af E45 mellem Aarhus S og Aarhus N mv.

Den samlede pris for udbygningen er beregnet til 2.065,9 mio.kr. (FFL-22, vejindeks 110,6).

Den centrale reserve placeres hos transportministeren, mens Vejdirektoratet råder over ankerbudgettet.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 15 %)
1.796,4	1.976,1	2.065,9

Tabel 1. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-22, vejindeks 110,6).

Projektet vil kunne gennemføres på 6 år fra projektbevilling. Her vil der indledningsvist skulle bruges 1-2 år på udbud, geotekniske borer, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation mv. Herefter vil anlægsarbejderne starte op samtidig med der projekteres videre. Anlægsarbejderne vil kunne færdiggøres på 4 år. Slidlag udlægges i det 6. år.

Udbygning af motorvejen mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord forventes at kunne gennemføres efter følgende relative tidsplan i forhold til projektets igangsætning:

År 0 efter igangsætning: forventet detailprojektering, udbud, forventet besigtigelse, forberedende arbejder mv.

År 1 efter igangsætning: ekspropriation forventet igangsætning af anlægsarbejder.

År 2 og 3 efter igangsætning: anlægsarbejder pågår.

År 4 efter igangsætning: forventet åbning af udbygget motorvej, evt. uden nyt slidlag.

År 5 efter igangsætning: Evt. udlæg af nyt slidlag, støjafskærmning og diverse restarbejder.

Da det foreliggende projekt er et skitseprojekt, konsolideres tidsplanen endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

År efter igangsætning	Sum mio. kr.
0	30,5

1	176,0
2	459,0
3	669,2
4	554,2
5	177,0

Tabel 2. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-22, vejindeks 110,6).

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført en samfundsøkonomisk analyse, som er en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet, hvor en række udvalgte effekter omregnes til kroner og øre. Foruden anlægsomkostninger og driftsøkonomi indgår også brugereffekter, gener i anlægsperioden, eksterne effekter og øvrige effekter herunder miljøeffekter m.m. i den samfundsøkonomiske analyse. Den samfundsmæssige forrentning for udbygning af motorvejen er beregnet til at være 7,1 % og nettonutidsværdien er opgjort til 2.937 mio. kr. (PL-2021, indeks 113,09).

5.1.2 Anlægsøkonomi for udbygning af E45 mellem Vejle og Skanderborg mv.

Den samlede pris for udbygningen er beregnet til 3.426,0 mio.kr. (FFL-22, vejindeks 110,6).

Den centrale reserve placeres hos transportministeren, mens Vejdirektoratet råder over ankerbudgettet.

Basisover- slag	Ankerbud- get (basisover- slag + 10 %)	Samlet Anlægsbud- get (basisover- slag + 15 %)
2.979,2	3.277,1	3.426,0

Tabel 3. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-22, vejindeks 110,6).

Projektet vil kunne gennemføres på 6 år fra projektbevilling. Her vil der indledningsvist skulle bruges 1-2 år på udbud, geotekniske borer, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation mv. Herefter vil anlægsarbejderne starte op samtidig med der projekteres videre. Anlægsarbejderne vil kunne færdiggøres på 4 år. Slidlag udlægges i det 6. år.

Udbygning af motorvejen mellem Vejle og Skanderborg forventes at kunne gennemføres efter følgende relative tidsplan i forhold til projektets igangsætning:

År 0 efter igangsætning: forventet detailprojektering, udbud mv.

År 1 efter igangsætning: forventet besigtigelse, ekspropriation mv.

År 2 efter igangsætning: forventet igangsætning af anlægsarbejder.

År 3 og 4 efter igangsætning: anlægsarbejder pågår.

År 5 efter igangsætning: forventet åbning af udbygget motorvej inkl. nyt slidlag.

Da det foreliggende projekt er et skitseprojekt, konsolideres tidsplanen endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

År efter igangsætning	Sum mio. kr.
0	50,6
1	292,0
2	761,2
3	1109,7
4	919,1
5	293,4

Tabel 4. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-22, vejindeks 110,6).

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført en samfundsøkonomisk analyse, som er en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet, hvor en række udvalgte effekter omregnes til kroner og øre. Foruden anlægsomkostninger og driftsøkonomi indgår også brugereffekter, gener i anlægsperioden, eksterne effekter og øvrige effekter herunder miljøeffekter m.m. i den samfundsøkonomiske analyse. Den samfundsmæssige forrentning for udbygning af motorvejen er beregnet til at være 4,2 % og nettonutidsværdien er opgjort til 1.140 mio. kr. (PL-2021, indeks 113,09).

5.1.3 Anlægsøkonomi for udbygning af Hillerødmotorvejens forlængelse mv.

Den samlede pris for udbygningen er beregnet til 860,6 mio. kr. (FFL-22, vejindeks 110,6).

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 15 %)
748,3	823,1	860,6

Tabel 5. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-indeks 2022, 110,60).

Projektet vil kunne gennemføres på 6 år fra projektbevilling. Her vil der indledningsvist skulle bruges 2 år på udbud, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation mv. Efter det andet år vil anlægsarbejderne starte op samtidig med, at der projekteres videre. Anlægsarbejderne vil kunne færdiggøres på 4 år. Slidlag vil evt. udlægges i det 6. år.

Udbygning af Hillerødmotorvejens forlængelse mellem Allerød og Hillerød forventes at kunne gennemføres efter følgende relative tidsplan i forhold til projektets igangsætning:

År 0 efter igangsætning: forventet detailprojektering, udbud mv.

År 1 efter igangsætning: forventet besigtigelse, ekspropriation mv., og opstart broarbejde ved Favrholt/Hillerød Øst.

År 2 efter igangsætning: I foråret forventes igangsætning af anlægsarbejder på strækning mellem Allerød nord til Herredsvejen.

År 3 efter igangsætning: I forår forventes igangsætning mellem Herredsvejen og Isterødvejen. I efterår forventes åbning af udbygget motorvej fra Allerød nord til Herredsvejen.

År 4 efter igangsætning: anlægsarbejder pågår.

År 5 efter igangsætning: forventet åbning af udbygget motorvej mellem Herredsvejen og Isterødvejen.

År 6 efter igangsætning: Evt. udlæg af nyt slidlag og diverse restarbejder.

Da det foreliggende projekt er et skitseprojekt, konsolideres tidsplanen endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

År efter igangsætning	Sum mio. kr.
0	12,7
1	73,3

2	191,2
3	278,7
4	231,0
5	73,7

Tabel 6. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-indeks 2022, 110,60).

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført en samfundsøkonomisk analyse, som er en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet, hvor en række udvalgte effekter omregnes til kroner og øre. Foruden anlægsomkostninger og driftsøkonomi indgår også brugereffekter, gener i anlægsperioden, eksterne effekter og øvrige effekter herunder miljøeffekter m.m. i den samfundsøkonomiske analyse. Den samfundsmæssige forrentning for udbygning af Hillerødmotorvejens forlængelse er beregnet til at være 15,6 %, og nettonutidsværdien er opgjort til 3.745 mio. kr. (PL 2021).

5.1.4 Anlægsøkonomi for udbygning af Ålbæk - Skagen

Det samlede anlægsbudget (totaludgift) er beregnet til at udgøre basisoverslaget + 15 pct. dvs. 216,5 mio. kr. (FFL-22, indeks 110,6).

Den centrale reserve placeres hos transportministeren, mens Vejdirektoratet råder over ankerbudgettet.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 15 %)
188,3	207,1	216,5

Tabel 7. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-22, indeks 110,6).

Projektet vil kunne gennemføres på 5 år fra projektbevilling. Her vil der indledningsvist skulle bruges ca. 2 år på udbud, geotekniske borer, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation mv. Herefter vil anlægsarbejderne vil kunne færdiggøres på 3 år.

År 0 - 1 efter igangsætning: forventet detailprojektering, udbud, forventet besigtigelse, ekspropriation mv.

År 2 efter igangsætning: forventet igangsætning af anlægsarbejder.

År 3 efter igangsætning: anlægsarbejder pågår.

År 4 efter igangsætning: forventet færdiggørelse af udbygningsprojektet.

Den endelige tidsplan vil foreligge i forbindelse med detailprojektering af projektet.

År efter igangsætning	Sum mio. kr.
0	2,9
1	16,7
2	50,4
3	70,3
4	76,2

Tabel 8. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-22, indeks 110,6)

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført en samfundsøkonomisk analyse, som er en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet, hvor en række udvalgte effekter omregnes til kroner og øre. Foruden anlægssomkostninger og driftsøkonomi indgår også brugereffekter, gener i anlægsperioden, eksterne effekter og øvrige effekter herunder miljøeffekter m.m. i den samfundsøkonomiske analyse. Den samfundsmæssige forrentning for udbygning af rute 40 Ålbæk – Skagen er beregnet til at være 5,0 %, og nettonutidsværdien er opgjort til 70 mio. kr. (FFL-21, indeks 113,09).

5.1.5. Ændring af ligningsloven

Den del af lovforslaget, der vedrører en konsekvensændring af ligningsloven som følge af afskaffelsen af broafgift for passage af Fjordforbindelsen Frederikssund, vurderes at medføre administrative udgifter for Skatteforvaltningen på 0,2 mio. kr. i 2022, 0,3 mio. kr. årligt i 2023-2026 og 0,1 mio. kr. i 2027 som følge af systemtilpasninger.

5.2 Anlægsprojekternes økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Det kan supplerende oplyses, at arbejdet vedrørende anlægsprojekterne forestås af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og har dermed både økonomiske og implementerings konsekvenser for Transportministeriet i forbindelse med anlægsfasen.

Arbejdet med at beskrive anlæggene i detaljer, som kan danne baggrund for ekspropriation og udbud, udføres af transportministeren i samarbejde med Vejdirektoratet og eksterne rådgiverfirmaer. Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbydes efter gældende regler herfor.

Da anlægsarbejderne er projekter af kompleks karakter, påtænkes det at udbyde projekterne med fleksible udbudsformer med henblik på at få skabt klarhed over, i hvilken udstrækning markedet – de udførende entreprenører – kan tilbyde tekniske, juridiske og finansielle løsninger, der kan føre til besparelser

og/eller forbedringer i forhold til miljøet, naboerne, byggeprocessen og/eller til de færdige projekter, så projekterne kan blive realiseret inden for den økonomiske ramme. Hvis der i forhandlingerne med entreprenørerne fremkommer forslag til ændringer, som ligger uden for det i miljøkonsekvensrapporten beskrevne projekt, vil disse ændringer skulle behandles efter vejlovens kapitel 2 a.

Vejdirektoratet fører som anlægsmyndighed tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektforslaget styres, kontrolleres og dokumenteres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for anvendelse af nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafiksikkerhedsmæssigt, miljømæssigt, økonomisk og tidsmæssigt.

De berørte kommuner og regioner og statslige styrelser vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle ansøgninger og anmeldelser fra Vejdirektoratet med henblik på at vurdere, hvilke krav der stilles i forbindelse med tilladelser, godkendelser og dispensationer til projektet som følge af krav hertil i bl.a. natur- og miljølovgivningen.

Der skal foretages ledningsarbejder, som nødvendiggøres af anlægsprojekterne. Fordelingen af udgifter hertil afhænger af den enkelte lednings retsstilling, og udgifter forbundet med gennemførelsen af ledningsarbejder, nødvendiggjort af det samlede respektive anlægsprojekt som nævnt i §§ 1 og 2, kan således forventes at skulle afholdes både af det enkelte anlægsprojekt og af den enkelte ledningsejer.

Fremtidig drift og vedligehold af de statslige vejanlæg varetages af Vejdirektoratet, som vejmyndighed, jf. vejlovens § 6, stk. 2. De respektive kommuner er ansvarlige for drift og vedligeholdelse af kommuneveje, jf. vejlovens § 7.

Lovforslaget har ikke implementeringskonsekvenser.

Principperne om digitaliseringsklar lovgivning er iagttaget, og vurderes ikke at være relevante i forhold til lovforslagets enkelte dele.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Anlægsprojekterne medfører en forkortet og mere pålidelig rejsetid på strækningerne, hvilket medfører positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det fører til flere fordele – både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft. En fordel er for eksempel reducerede rejseomkostninger, når varer eller tjenesteydelser skal transporteres. Fordelene kan øge virksomhedernes produktivitet, da deres konkurrenceevne forbedres. Mere indirekte effekter vil være positive konsekvenser som følge af et større arbejdskraftopland, da rejsetiden og omkostningerne for pendlerne også vil blive reduceret.

Indskrænkning i trafikken på eksisterende veje i anlægsperioden kan medføre midlertidige negative konsekvenser for erhvervslivet.

Der skal i anlægsperioden gennemføres en række ledningsarbejder nødvendiggjort af anlægsprojektets gennemførelse.

Principperne for agil erhvervsrettet regulering er ikke relevante.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget giver mulighed for ekspropriation af både midlertidige arbejdsarealer i anlægsfasen og permanente arealerhvervelser til brug for selve anlægsprojekterne. Der vil for de borgere, der berøres af ekspropriation, være midlertidige administrative konsekvenser afledt af processen omkring ekspropria-

tion. Således vil ejerne af de berørte ejendomme bl.a. blive inddraget direkte ved korrespondance med Vejdirektoratet og ekspropriationskommissionen.

Derudover har lovforslaget ikke administrative konsekvenser for borgerne.

8. Klimamæssige konsekvenser

Der skal anvendes råmaterialer f.eks. asfalt, stål og beton til anlægsprojekterne. Fremstillingen af dem medfører udledning af CO₂, som bidrager til den globale opvarmning. I anlægsfasen skal der bruges entreprenørmaskiner, der både udsender CO₂ og luftforurenende stoffer (primært NOX) og støv.

Som følge af udbygningerne af vejanlæggene forventes trafikken at stige. Alligevel forventes et fald i de samlede emissioner og CO₂ fra drift af motorvejene i forhold til dagens situation, hvilket primært en forventning om udskiftning af bilparken med el- og hybridbiler.

Det er ikke angivet præcist, hvordan anlægsarbejderne skal udføres. Klimakrav vil blive defineret i den efterfølgende udbudsproces i samarbejde med entreprenørbranchen. Herved sikres det, at der i forbindelse med udførelsen anvendes den nyeste viden og teknologi med henblik på, at anlægsarbejderne udføres under hensyn til behovet for at begrænse klimapåvirkningen inden for projektets rammer. Vejdirektoratet arbejder også med at nedbringe klimaafttrykket fra anlægsfasen via krav i udbud og kontrakter.

Vejdirektoratet arbejder i øjeblikket med klimavenlig asfalt og deltager i flere initiativer om grøn og bæredygtig beton, hvor der i samarbejde med entreprenørbranchen arbejdes ihærdigt på at nedbringe klimaafttrykket fra produktionen af beton.

8.1 Klimamæssige konsekvenser af udbygning af E45 mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord mv.

Anlægsfasen vil give anledning til en global udledning på ca. 67.000 tons CO₂.

Den største stigning i trafikken sker som følge af samfundsudviklingen og vil forekomme, uanset om motorvejen udbygges eller ej. Efter motorvejen er udbygget, forventes op til 7.800 flere biler på strækningen pr. døgn. Det betyder, at mængden af CO₂, der udledes fra trafikken i 2030, vil stige med ca. 3.700 tons CO₂ i forhold til, at motorvejen ikke udbygges. Stigningen i CO₂-udledningen i 2030 grundet udbygning af motorvejen vil kun påvirke Danmarks forpligtelse til reduktion af emissioner af CO₂ i meget lille omfang.

8.2 Klimamæssige konsekvenser af udbygning af E45 mellem Vejle og Skanderborg

Anlægsfasen vil give anledning til en global udledning på ca. 102.100 tons CO₂.

Den største stigning i trafikken sker som følge af samfundsudviklingen og vil forekomme, uanset om motorvejen udbygges eller ej. Efter motorvejen er udbygget, forventes op til 2.300 flere biler på strækningen pr. døgn. Det betyder at mængden af CO₂, der udledes fra trafikken i 2030, vil stige med ca. 7.200 tons CO₂ i forhold til, at motorvejen ikke udbygges. Stigningen i CO₂-udledningen i 2030 grundet udbygning af motorvejen vil kun påvirke Danmarks forpligtelse til reduktion af emissioner af CO₂ i meget lille omfang.

8.3 Klimamæssige konsekvenser af udbygning af Hillerød motorvejens forlængelse

For CO₂ vil anlægsfasen give anledning til en global stigning på ca. 36.100 tons.

Som følge af udbygningen forventes trafikken at stige. Med en udbygning forventes der udledt cirka 7.280 tons mere CO₂ pr. år i 2030, end hvis den eksisterende vej ikke udbygges, hvilket vurderes at have en begrænset konsekvens for det globale klima.

8.4 Klimamæssige konsekvenser af udbygning af Ålbæk-Skagen

CO₂-emissionerne i anlægsfasen er opgjort til 11.000 tons på globalt plan.

Udbygningen af strækningen forventes ikke at medføre øget trafik på strækningen. På den baggrund forventes CO₂-udledning fra trafikken på vejen ikke at stige som følge af udvidelsesprojektet.

9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Generelt vil miljøpåvirkningerne af anlægsprojekterne være begrænsede, da der i forvejen er eksisterende vejanlæg, som påvirker omgivelserne, og som udgør eksisterende barrierer.

9.1 Miljø- og naturmæssige konsekvenser af udbygning af E45 mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord mv.

Miljøkonsekvensrapporten omhandler de forventede miljømæssige konsekvenser af udbygning af motorvejen mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord samt på Djurslandsmotorvejen, jf. lovens § 1, stk. 1, nr. 1.

I miljøvurderingerne, der er gennemført som grundlag for projektet, er der gennemført analyser og vurderinger af afledning af vejvand og dets påvirkning af grundvandsforekomster og overfladevandområder, der er målsat i den danske vandplanlægning. I projektet etableres kantopsamling af vejvand, hvor alt vand fra vejen føres i lukkede systemer til regnvandsbassiner og uden nedsivning til grundvand. I regnvandsbassinerne tilbageholdes, renses og forsinkes vandet før videre udledning til overfladevand. Bassinerne dimensioneres, så de opfylder metoden for BAT. For hvert bassin tages udgangspunkt i mængden af vejvand, der tilledes og dermed i stofkoncentrationer, så der sikres en bedst mulig tilbageholdelse i bassinerne. Hermed vil det nuværende afvandingssystem blive væsentligt forbedret ved gennemførelse af anlægsprojektet, og det kan sikres, at tilladelse til udledningerne til de målsatte overfladevandområder vil kunne meddeles i overensstemmelse med vandplanlægningen.

Konsekvenserne af den valgte løsning for anlægsprojektet er beskrevet nedenfor.

9.1.1 Planforhold

9.1.1.1 Eksisterende forhold

Strækningen af E45, der udbygges, går igennem Skanderborg, Aarhus og Favrskov Kommuner, der alle ligger i Region Midtjylland. Kommune- og lokalplaner for de tre kommuner omfatter bestemmelser og retningslinjer både for byer og for det åbne land.

For en samlet oversigt over lokalplaner og kommuneplanrammer i nærheden af anlægsprojektet henvises til miljøkonsekvensrapporten på Vejdirektoratets hjemmeside.

9.1.1.2 Påvirkning fra anlægsprojektet

I Skanderborg Kommune inddrages et areal langs motorvejen, der i lokalplan er udlagt til støjvold, til udbygningen. Der planlægges støjskærm og støjvold på strækningen ved Hørning herunder på ovennævnte område. Der vurderes derfor ikke at være en konflikt mellem arealanvendelsen i udbygningsprojektet og det allerede lokalplanlagte.

I Aarhus Kommune inddrages areal fra lokalplanlagt skydebane ved Skibby. Arealet er omfattet af den eksisterende vejbyggelinje fra motorvejen. Der inddrages areal permanent og midlertidigt ved skydebanen, men selve skydebanerne eller jordvoldene omkring banerne påvirkes ikke. Skydebanen er nedgravet i terræn med et omkransende hegn, og udbygning af motorvejen vurderes derfor ikke at have

konsekvenser for skydebanen. I forbindelse med detailprojekteringen skal eventuelle forhold vedrørende sikkerhedsafstand til motorvejen afklares.

Nordvest for landsbyen Årslev inddrages lokalplanlagte arealer. Arealerne er omfattet af den eksisterende vejbyggelinje fra motorvejen, og anvendes i dag til beplantning og græsareal samt jordvold. Der er inden for vejbyggelinjen givet dispensation til en beplantning, som skal fjernes for at gøre plads til arbejdsvej.

Ved True Skov inddrages lokalplanlagt areal fra en svæveflyveplads. Arealet er omfattet af den eksisterende vejbyggelinje fra motorvejen. I lokalplanen for flyvepladsen er en tærskel for landing i en afstand af 155 m fra motorvejens yderste kant. I forbindelse med detailprojekteringen skal forhold vedrørende eventuel flytning af tærskel for landing og andre sikkerhedsmæssige forhold afklares, da motorvejen udbygges med ca. 10 m ind over svæveflyvepladsens ejendom.

I Favrskov Kommune ved et erhvervsområde i Søften inddrages et areal, der er lokalplanlagt til erhvervsformål. Siden udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten er der anlagt parkeringsareal på en del af det areal, der forudsættes inddraget. I forbindelse med detailprojekteringen skal det afklares, om indgrebet kan minimeres.

9.1.2 Landskab og visuelle forhold

9.1.2.1 Eksisterende forhold

Landskabet langs motorvejen er flere steder præget af marker, der afgrænses af bevoksning, samt landsbyer og spredt beliggende gårde.

Motorvejen indgår i landskabet som et teknisk anlæg, der skiftevis er skjult af terræn og bevoksning.

Fra motorvejen er oplevelsen af det omgivende landskab præget af, at bevoksningen står skiftevis tæt på og med afstand til motorvejen. Dermed er udsigten generelt begrænset og indrammet af bevoksning.

Det åbne landbrugslandskab er præget af en jævn fordeling af landsbyer, der er udbygget i forskellig grad, og som ligger som mindre eller større enheder i landskabet. Flere af landsbyerne er kirkebyer, og kirkerne optræder som tydelige orienteringspunkter i landskabsbilledet også set fra motorvejen.

Jeksendalen, Århus Ådal, Lyngbygård Ådal, dalen vest for Tilst og dallandskabet vest for Tilst og Søften udgør særligt karakteristiske landskaber, som skiller sig ud på grund af geologi, kulturhistoriske fortællinger eller naturindhold.

9.1.2.2 Påvirkning af landskabet under anlægsfasen

Anlægsarbejdet vil medføre en midlertidig visuel påvirkning langs vejstrækningen, idet vejudbygningen og anlægsaktiviteterne forbundet hertil vil være synlige i landskabet. Det gælder både for kørsel med entreprenørmaskiner, kraner ved bygværker, oplag af materiel og opsætning af skiltning/afskærmning mv.

Udsigten til anlægsarbejdet vurderes generelt ikke at adskille sig væsentligt fra den eksisterende udsigt til trafik på motorvejen, men der vil visse steder være behov for større arbejdspladser f.eks. ved tilslutningsanlæg, broanlæg og regnvandsbassiner. Anlægsarbejdets synlighed i landskabet vil variere langs motorvejsstrækningen.

Udbygning af selve motorvejen og ændring af vejramperne vil medføre, at der skal ryddes en del beplantning langs vejen og på skråningsanlæggene. Rydning af beplantning vil betyde, at udsynet fra vejen åbnes op, og at vejen bliver mere synlig i landskabet.

9.1.2.3 Påvirkning af landskabet, når udbygningen er færdig

Den udbyggede motorvej vil ikke have en betydelig anderledes karakter i landskabet end den allerede eksisterende motorvej. Anlægget bliver større, men dog ikke i væsentlig grad. De største påvirkninger er henholdsvis etablering af støjafskærmning langs motorvejen, samt at en del af bevoksningerne langs motorvejen er blevet fjernet i forbindelse med anlægsarbejdet. Det betyder, at motorvejen umiddelbart vil blive mere synlig fra omgivelserne, end den er i dag.

Støjskærmene vil være op til syv meter og støjvoldene op til 14 meter høje. Støjvoldene og/eller støjskærme vil optræde som kunstige terrænelementer i landskabsbilledet, der især vil være tydelige på lang afstand de steder, hvor de ligger i det åbne land.

9.1.2.4 Afværgeforanstaltninger

Den visuelle påvirkning fra støjvoldene mindskes ved at gennemføre en landskabelig bearbejdning. Den konkrete landskabelige bearbejdning af støjvoldene vil ske i den videre detailprojekteringsfase og vil omfatte endelig formgivning af voldene. En forudsætning for den landskabelige bearbejdning er, at voldene fortsat har den ønskede støjbegrænsende effekt.

Støjskærmenes særlige landskabelig påvirkning vil kunne afbødes ved at etablere beplantning på bagsiden af støjskærmene på særligt udsatte steder. Specielt støjskærmen ved Ormslev Stationsby og Skibby skal søges indpasset i landskabet ved at anvende beplantning, der passer til landskabets karakter, og dermed på sigt vil afskærme anlægget.

Efter endt anlægsarbejde retableres de arealer, der har været anvendt midlertidigt. Fjernet beplantning retableres normalt ikke, men en del af beplantningen vil vokse frem med tiden.

9.1.3 Arkæologi og kulturarv

9.1.3.1 Eksisterende forhold

Udbygningen berører 15 beskyttede diger og beskyttelseslinjen for fire fortidsminder (en stendysse og tre rundhøje).

Derudover forløber motorvejen nær fredningen ved Jeksendalen. Fredningen af Jeksendalen er en landskabsfredning fra 1975, der skal sikre, at dalen bevares i den tilstand, den havde på fredningstidspunktet.

9.1.3.2 Påvirkning under anlægsarbejdet

Påvirkning af de arkæologiske og kulturhistoriske interesser foregår i anlægsfasen, hvor anlægsarbejdet kan risikere at påvirke fund, fortidsminder og diger. Anlægsarbejdet kan dog mange steder udføres fra det nuværende vejanlæg, og derfor forventes et begrænset indgreb i terrænet. Det er derfor vurderet, at påvirkningerne på fund, fortidsminder, kulturarvsareal og diger samlet set har mindre betydning. Inden anlægsarbejdet går i gang, får de lokale museer mulighed for at undersøge arealerne for fortidsminder.

9.1.3.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Når motorvejen er udbygget, vil påvirkningen af de kulturhistoriske værdier være i form af vejanlæggets placering inden for fortidsmindebeskyttelseslinjer.

Ved udbygningen af Motorvejskryds Aarhus Nord er der taget hensyn til gravhøjen Stenhøj således, at selve gravhøjen ikke berøres direkte hverken under eller efter udbygningen. Ændringen af motorvejskrydset betyder bl.a., at gravhøjen kommer til at ligge mellem to vejbaner i motorvejskrydset. Det betyder, at næsten hele beskyttelsesområdet vil ligge inden for det fremtidige vejareal.

Nord for Aarhus Nord ligger gravhøjen Påskehøj umiddelbart vest for motorvejen. Ved udbygning af

motorvejen skal det i videst muligt omfang sikres, at selve det beskyttede fortidsminde ikke berøres direkte. Motorvejen berører allerede i dag store dele af beskyttelseslinjen. Udbygningen vurderes at øge påvirkningen, og der etableres spurs i skråningen mod fortidsmindet for at minimere påvirkningen.

Beskyttelseslinjen omkring gravhøjen Havshøj berøres i begrænset omfang ved mindre ændringer af Århusvej vest for Motorvejskryds Aarhus Nord.

Ved Jeksendalen inddrages et begrænset areal længst mod øst i fredningen (2.500 m²). Kommunegrænsen mellem Skanderborg og Aarhus kommuner følger Århus Å, og fredningen er beliggende i begge kommuner. I fredningskendelsen står, at vejanlæg og vejreguleringer må udføres efter fredningsnævnets godkendelse. På den baggrund vurderes en udvidelse af den eksisterende motorvej ikke at være i strid med fredningens formål.

9.1.4 Befolkning og menneskers sundhed

9.1.4.1 Eksisterende forhold

Motorvejen passerer forbi flere byer og landsbysamfund, men der er ingen store boligområder helt tæt på vejen. Der er rekreative områder langs motorvejen og rekreative stiforbindelser, som krydser under motorvejen.

9.1.4.2 Påvirkning i anlægsfasen

Flere enkeltliggende boliger i det åbne land tæt på motorvejen kan blive påvirket af støj over grænseværdien i dagperioden.

Anlægsarbejderne tilrettelægges således, at det medfører færrest mulige gener for de lokale bysamfund og de direkte berørte naboer. Motorvejsbyggeriet gennemføres så vidt muligt inden for normal arbejdstid på hverdage. Dog vil der i særlige tilfælde (f.eks. ved udvidelse af eksisterende baneunderføringer) være nødvendigt at udvide arbejdstiden til nat- og weekendarbejder i korte perioder.

Udbygning af motorvejen vil give anledning til lokale og regionale emissioner af støv og luftforurenende stoffer fra transport og entreprenørmateriel. Spredningsforholdene i projektområdet er gode, så luftforureningen ophobes ikke.

Alle rekreative områder inden for kort afstand af motorvejen vil blive påvirkede af støj fra anlægsarbejdet. Støjen fra anlægsarbejdet flytter sig langs med motorvejen, vil være en anden type støj end støjen fra trafikken på motorvejen og vil ikke være væsentligt højere. Støjen fra særligt støjende arbejder ved broerne kan være intens, men vil foregå i kortere perioder. Der kan forekomme midlertidige begrænsninger i brugen af de rekreative stier, mens anlægsarbejderne pågår.

9.1.4.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Der vil ikke være væsentlige påvirkninger af rekreative ruter eller stier. Eksisterende stier vil blive opretholdt, efter motorvejen er udbygget. Kun rekreative områder tæt ved motorvejen kan blive påvirket af udbygning og primært i form af arealinddragelse.

De rekreative interesser omkring motorvejen vil blive udsat for mere støj end i dagens situation. Den øgede støj vil primært være forårsaget af den generelle trafikvækst og ikke af udbygningen. Støj hindrer ikke udfoldelse af rekreative aktiviteter, hvor ro og stilhed ikke er hovedformålet. Støj kan dog påvirke friluftsliv og rekreative interesser i forhold til oplevelsen af omgivelserne.

9.1.5 Støj og vibrationer

9.1.5.1 Eksisterende forhold

Den aktuelle støjpåvirkning ved dagens situation inden for det undersøgte område langs strækningen er opgjort til 1.574 boliger, der er støjbelastet med mere end 58 dB. Dagens situation er i disse beregninger fastsat til et basisår 2019.

9.1.5.2 Påvirkning i anlægsfasen

Anlægsarbejderne opdeles i arbejder på vej (strækningsarbejder) og arbejder ved bygværker. Strækningsarbejder omfatter anlæg af nye vejbaner, som vil medføre støj langs hele den strækning, der udbygges. Ved bygværker vil der oftest være de samme aktiviteter som ved strækningsarbejder, men der kan også forekomme særligt støjende aktiviteter.

Det vurderes, at boliger tæt på motorvejen kan blive påvirket af støj over grænseværdien på 70 dB i dagperioden. Det er alle enkeltliggende boliger i det åbne land.

9.1.5.3 Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen

Med henblik på at minimere støjgenerne i omgivelserne vil anlægsarbejdet hovedsageligt blive gennemført inden for normal arbejdstid. Enkelte steder vil der foregå arbejder ud over dagsperioden af hensyn til arbejdsprocesser, der skal foregå i et stræk og af hensyn til trafikafviklingen på motorvejen.

Arbejdet vil blive planlagt, så det tilstræbes at overholde gældende grænser for anlægsstøj. I forbindelse med anlægget vil det imidlertid ikke kunne undgås, at der i perioder vil ske overskridelse af de normalt anvendte grænser for støj, som kommunerne anvender i forbindelse med vurdering af støjgener ved anlægsarbejde.

Ved at sikre information til berørte naboer om arbejdets tidsplan og ved tilrettelæggelse af arbejdet kan gener i nogen grad afhjælpes.

9.1.5.4 Påvirkning, når udbygningen er færdig

Der er lavet beregninger af støjniveauet i år 2040, dels hvis trafikken fremskrives, men motorvejen ikke udbygges, dels hvis trafikken fremskrives, og motorvejen udbygges med foreslået støjafskærmning.

I 2040 uden udbygning af motorvejen forventes 3.311 støjbelastede boliger svarende til en betydelig stigning i forhold til eksisterende forhold. Udbygningen af motorvejen vil med 1.733 støjbelastede boliger medføre en markant reduktion i antallet af støjbelastede boliger i forhold til referencesituationen, hvilket bl.a. skyldes nedenstående afværgeforanstaltninger.

9.1.5.5 Afværgeforanstaltninger når udbygningen er færdig

Der planlægges ca. 5,1 km støjskærm og ca. 3,3 km støjvold svarende til i alt ca. 8,4 km støjafskærmning.

Lokalitet	Ca. længde	Ca. højde	Placering ift. motorvejen
Hørning	2,4 km	7 m	Øst for E45

	støj- skærm		
Hørning	1,4 km støjvold	14 m	Øst for E45
Ormslev Stations- by og Skibby	1,6 km støj- skærm	6 m	Øst for E45
Lyngby	0,8 km støjsvold	10 m	Vest for E45
Mundel- strup og Fårup	0,3 km støj- skærm	5 m	Vest for E45
Mundel- strup og Fårup	0,3 km støjvold	8 m	Vest for E45
Mundel- strup og Fårup	0,9 km støj- skærm	7 m	Vest for E45
Geding	0,7 km støj- skærm	8 m	Øst for E45

Tabel 9. Planlagt støjafskærmning mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord.

Den præcise placering, højde og udstrækning af de enkelte skærme og/eller støjvolde først vil blive fastlagt ved detailprojektering af vejanlægget.

Den del af projektjorden, som ikke er velegnet til indbygning i vejanlægget, vil blive anvendt til anlæg af støjvolde. Afhængig af den endelige jordbalance kan der ske en justering af, hvordan støjafskærmningen udføres, dvs. om det bliver skærm eller vold.

9.1.6 Natur og biodiversitet

9.1.6.1 Eksisterende forhold

Der er tre forskellige beskyttelser af natur i området omkring motorvejen: Natura 2000, naturbeskyttelsesloven og skovloven.

Generelt har de berørte områder en moderat, ringe eller dårlig naturkvalitet, men enkelte områder har en god naturkvalitet. Den beskyttede natur på strækningen findes især i ådalene omkring vandløb. Omkring

Århus Å (nordlig krydsning) ligger store sammenhængende naturområder med mose og eng på begge sider af motorvejen.

Imellem vejskrænterne på strækningen mellem Aarhus Syd Motorvejen og E45 ved motorvejskryds Aarhus Syd er der små fugtige lavninger med mosevegetation, hvor der er observeret to små forekomster af orkidearten maj-gøgeurt. Området er ikke omfattet af beskyttelsen i naturbeskyttelseslovens § 3, men maj-gøgeurt er ligesom alle danske arter af orkideer fredet.

Skov kan være registreret som fredskov, og forskellige naturtyper i fredskov, såsom små vandhuller og mosehuller, er beskyttede af skovlovens § 28.

Der er lokaliseret flere bilag IVarter i forbindelse med feltundersøgelserne. Stor vandsalamander er fundet flere steder bl.a. i et regnvandsbassin, der skal udvides. Der er også registreret i alt ni arter af flagermus, fundet markfirben på to lokaliteter samt spor efter odder langs flere vandløb.

Derudover er der to store fugleområder i Årslev Engsø/Brabrand Sø og Geding-Kasted Mose. Der er også registreret hjortevildt (kronhjort, dådyr og rådyr) i området omkring motorvejen.

9.1.6.2 Påvirkning under anlægsfasen

Under anlægsarbejdet vil der ske en midlertidig påvirkning af naturtyper, der er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3. I alt ca. 1,2 ha eng, mose og overdrev vil påvirkes midlertidigt. Arbejdsarealerne er indsnævret, hvor motorvejen ligger tæt ved beskyttet natur. På den måde er indgrebet i beskyttet natur minimeret.

På vestsiden af vejens nordlige krydsning af Århus Å ligger to moseområder og et engområde, der berøres perifert af anlægsarbejdet.

I området ved Yderup Bæk ligger fire regnvandsbassiner og et enkelt naturligt vandhul. To regnvandsbassiner udvides, og et regnvandsbassin berøres perifert. Det sidste bassin har en god naturtilstand og vurderes at være egnet som levested for padder. Det forventes, at 10 % (150 m²) af bassinet skal inddrages til vej anlægget.

Der er fem lokaliteter med skov eller anden træbeplantning, som vurderes egnede for flagermus, og hvor det bliver nødvendigt at fælde træerne. De to lokaliteter, hvor der er observeret markfirben, berøres delvist af anlægsarbejdet.

9.1.6.3 Påvirkning, når udbygningen er færdig

Den udbyggede motorvej vil permanent inddrage § 3-beskyttet natur. Der vil i alt blive inddraget ca. 0,5 ha eng, mose og overdrev og 22 § 3-beskyttede regnvandsbassiner vil blive udvidet, hvoraf tre bassiner også bliver flyttet. Derudover inddrages areal fra tre § 3-beskyttede vandhuller.

Ved Århus Å bliver en lille mose næsten helt nedlagt i forbindelse med udbygningen af vej og regnvandsbassin. Mosen er ca. 850 m² og har en dårlig naturtilstand. Øst for vejen ligger to store sammenhængende engarealer, der kun berøres perifert. Øst herfor findes Årslev Engsø og Brabrand Sø.

Ved Bukbæk ligger et ca. 12 ha stort engområde i udkanten af Geding-Kasted Mose. Der inddrages ca. 1.800 m² af engområdet. Den øvrige del af Geding-Kasted Mose berøres ikke.

I nedenstående tabel ses den samlede opgørelse over påvirkede arealtyper samt omfanget af erstatningsnatur. Tallene i tabellen er afrundede, og de endelige og præcise arealinddragelser kendes først, efter projektet er detailprojekteret.

Natur-type	Midlertidigt inddraget areal (m ²)	Permanent inddraget areal (m ²)	Erstatningsareal (m ² /antal)
Eng	10.150	3.800	7.600
Mose	1.500	1.000	2.000
Overdrev	110	675	1.350
Søer			I alt 5 stk.
Samlet	61.760	5.475	10.950 + 5 søer
Fredskov	50.000	49.000	195.000

Tabel 10. Omtrentlig opgørelse over arealer der inddrages midlertidigt eller permanent. Den præcise opgørelse over såvel påvirkede arealer som erstatningsareal kan ændres i forbindelse med detailprojekteringen.

9.1.6.4 Afværgeforanstaltninger

Under anlægsarbejderne vil der være fokus på at minimere indgreb i naturområder, opsætte midlertidigt hegn for at afgrænse anlægsarbejdet, benytte køreplader for at fordele trykket fra entreprenørmaskiner og forhindre udledning af miljøfremmede stoffer fra byggematerialer og maskiner.

På arbejdsarealer vil fældet fredskov blive genplantet, hvilket som udgangspunkt vil ske efter endt anlægsarbejde.

Der opsættes midlertidigt paddehegn mellem paddelokaliteter og arbejdsarealer for at forhindre, at padder bevæger sig ind på arbejdsarealerne.

Når anlægsarbejdet er færdigt, vil beskyttet natur ved midlertidige arbejdsarealer blive retableret, så den natur som var der, inden anlægsarbejdet blev igangsat, kan indfinde sig igen.

Redetræer til flagermus fældes kun i perioden fra slutningen af april til starten af juni eller fra slutningen af august til midten af oktober, hvor der hverken er unger eller dyr i dvale i træerne. Træfældning vil desuden blive begrænset ved indsnævring af arbejdsarealet. Dette indarbejdes i detailprojekteringen.

Det undersøges nærmere, hvordan påvirkning af orkidélokalteterne kan undgås eller minimeres f.eks. ved opsætning af arbejdshegn.

Som erstatning for nedlæggelse af beskyttede naturområder (moser, enge, overdrev og vandhuller) etableres ny natur i forholdet 1:2. Etableringen vil, hvor det er muligt, foregå i nærhed til anden beskyttet natur og så vidt muligt i god tid, inden anlægsarbejdet påbegyndes. Fældet fredskov vil blive erstattet med op til 200 % ny skov.

Permanent arealinddragelse af hele eller dele af lokaliteter med skov og § 3-beskyttet natur kan betyde, at arter forsvinder fra området, idet der samlet set vil være mindre areal til rådighed, hvor de vilde arter kan finde levesteder. Permanent arealinddragelse eller tilstandsændring erstattes ved udlægning af ny natur og ny skov.

For at forbedre og sikre den økologiske forbindelse under motorvejen ved Bukbæk udskiftes den eksisterende vandløbsunderføring med en faunapassage, som gør det muligt for padder og mindre pattedyr, som f.eks. odder, at passere. Øvrige faunaunderføringer forlænges, hvilket ikke vurderes at påvirke effekten af disse.

Som erstatning for påvirkning af regnvandsbassinet med stor vandsalamander, skal der etableres et nyt vandhul og opsættes permanent paddehegn langs motorvejen på den pågældende strækning. Der etableres yderligere to padderør under motorvejen, og opsættes paddehegn på hver side af passagen, så padderne ledes hen til denne. Der etableres også paddehegn ved passagen ved Bukbæk.

På den sydøstlige del af lokaliteter med fund af markfirben skal forholdene forbedres ved rydning af skyggende vegetation og udlægning af felter med grus på de sydvendte skråninger.

Eksisterende vildthege retableres efter udbygningen. Desuden opsættes vildthege ved Bukbæk og langs Djurslandsmotorvejen for at undgå trafikdrab på specielt rådyr. Der etableres et vildtspring ved vildtheget med maksimalt 500 meters mellemrum. Der etableres vildtspring ved tilslutningsanlæg, og i store tilslutningsanlæg etableres vildtspring ved alle tilslutningsramper.

9.1.6.5 Natura 2000

Der er et Natura 2000-område ved Årslev Engsø og Brabrand Sø omkring 300 m øst for motorvejen. Området betegnes habitatområde nr. 233, Brabrand sø. Det ligger relativt tæt på vejen, og der er hydrologisk kontakt mellem det og vejen via Århus Å og Lyngbygård Å.

Samlet set vil udbygningen af vejen hverken i sig selv eller sammen med andre planer og projekter medføre væsentlige påvirkninger af arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område nr. 233: Brabrand Sø med omgivelser. Projektet vil ikke påvirke bevaringsmålsætninger for området eller bevaringsstatus for de arter og naturtyper, som området er udpeget for at beskytte.

Desuden er Natura 2000-område nr. 232: Lillering Skov, Stjær Skov, Tåstrup Sø og Tåstrup Mose beliggende ca. 3 km vest for motorvejen. Da det ligger ca. 3 km opstrøms fra anlægsprojektet, er der ikke risiko for påvirkning af området.

9.1.7 Grundvand

9.1.7.1 Eksisterende forhold

Motorvejen løber gennem områder med særlige drikkevandsinteresser, og stort set hele strækningen ligger inden for forskellige indvindingsoplande.

Aarhus Kommune har desuden udpeget sårbare områder, hvor der gælder særlige regler for at beskytte grundvandet mod pesticider. Aarhus Kommune har retningslinjer for, hvordan jord må anvendes og placeres inden for disse sårbare områder, hvis jorden forventes at indeholde rester af pesticider. Det kan derfor eventuelt blive aktuelt at afdække støjvoldene med lerjord for at reducere nedsivningen eller anvende andre former for membran for at reducere udvaskningen til grundvandet. Den konkrete udformning af støjvoldene vil blive behandlet i forbindelse med detailprojektering og myndighedsansøgninger.

9.1.7.2 Påvirkning i anlægsfasen

Forud for anlægsarbejdet vil det skulle afklares, om der er boringer og vandforsyningsanlæg, der kan blive påvirket i anlægsfasen.

Som hovedregel vil anlægsarbejderne ikke foregå til dybder, hvor der kan ske en påvirkning af den primære grundvandsressource. Risikoen for forurening af grundvandet i forbindelse med anlægsarbejdet kan derfor sammenlignes med almindelig jordhåndtering med tunge maskiner.

Det kan først i forbindelse med detailprojekteringen fastlægges, hvor der præcist vil være behov for midlertidige grundvandssænkninger. Det skal forud for eventuel sænkning af grundvand vurderes, om grundvandssænkningen kan påvirke nærliggende boringer, vådområder, natur eller bygninger.

9.1.7.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Hele motorvejen etableres med kantopsamling og fast belægning i midterrabbatten. Etablering af kantopsamling og den faste belægning i midterrabbatten medvirker til, at vejvandet med miljøfremmede stoffer ledes til et system af regnvandsbassiner. Dermed sikres, at der ikke sker påvirkning af grundvand og nærliggende boringer og vandforsyningsanlæg.

9.1.8 Overfladevand

9.1.8.1 Eksisterende forhold

Motorvejen forløber tæt på 14 vandløb, og krydser syv af dem, hvoraf seks er beskyttede efter naturbeskyttelseslovens § 3. Alle vandløbene er omfattet af statens vandområdeplaner. De største vandløb er målsat til god økologisk og kemisk tilstand. Mindre vandløb er ikke målsatte, men kan være omfattet af et vandløbsregulativ eller beskyttede af naturbeskyttelseslovens § 3.

Motorvejsstrækning Aarhus S – Aarhus N berører følgende østjyske målsatte vandløb: Dørup Bæk, Århus Å ved Årslev Engsø, Lyngbygårds Å og Årslev Bæk har en moderat økologisk tilstand. Århus Å ved krydsningen syd for Torshøjvej og Yderup Bæk har en ringe økologisk tilstand. Alle disse vandløb har målsætningen god økologisk tilstand, hvor målopfyldelsen er udskudt bortset fra Dørup Bæk og Århus Å syd for Torshøjvej. Motorvejen krydser også Bukbæk, der ikke er målsat.

En nærmere redegørelse for de forventede påvirkninger af de enkelte målsatte vandløb i anlægs- såvel som driftsfasen fremgår af ”Miljøkonsekvensvurdering VVM-undersøgelse for udbygning af E45 mellem Aarhus S og Aarhus N” samt tillæg til MKR.

Motorvejsstrækning mellem Aarhus S og Aarhus N berører også søer, som er målsat i vandplanlægningen for 2015-2021 og foreløbigt målsat i forslag til vandplanlægningen for den kommende periode 2021-27. En nærmere redegørelse for de forventede påvirkninger af de enkelte målsatte søer i anlægs- og driftsfasen fremgår af ”Miljøkonsekvensvurdering VVM-undersøgelse for udbygning af E45 mellem Aarhus S og Aarhus N” samt tillæg til MKR.

Flere af de regnvandsbassiner, der skal udvides, er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

9.1.8.2 Påvirkning i anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

I anlægsfasen kan der ske påvirkning af overfladevand, når der håndteres jord tæt på vandløbene. Jorden kan også erodere, hvis det regner, og jord kan blive vasket ud til vandløb. Entreprenørustyr og lastbiler kan spilde benzin og olie, der løber ud i søer og vandløb.

Der anlægges regnvandsbassiner tidligt i anlægsfasen for at begrænse påvirkningen og for at opsamle spild. Der udarbejdes en beredskabsplan for, hvordan uheld og spild skal håndteres.

9.1.8.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Udbygningen af motorvejen betyder, at mange af de nuværende regnvandsbassiner udvides for at kunne håndtere en øget mængde vejvand. I regnvandsbassinerne forsinkes vandet, og forurenende stoffer tilbageholdes inden udledning til recipient. Fra regnvandsbassinerne udledes vejvandet til recipienterne: Dørup Bæk, Århus Å, Harlevholm Bæk, Lyngbygårds Å, Årslev Bæk, Lyngbybæk, Yderup Bæk, Brændemosegrøften, Bukbæk, Ølsted Bæk og Egå.

Vandløbene modtager allerede i dag vejvand fra motorvejen. Den samlede påvirkning af den øgede mængde regnvand fra den udbyggede vej vurderes på den baggrund at være mindre til ubetydelig. Udvidelsen af de eksisterende regnvandsbassiner udjævner udledningen og sikrer vandløbene mod hydraulisk overbelastning.

Det er derfor vurderet, at udledningen af behandlet vejvand langs strækningen hverken vil forringe den kemiske og økologiske tilstand eller forhindre opfyldelse af miljømålet om god kemisk og økologisk tilstand.

I miljøkonsekvensvurderingen er det fundet, at der ikke vil være væsentlig påvirkning af de direkte recipienter. Deraf følger, at der heller ikke vil være påvirkning af slutrecipienterne/kystvand.

9.1.9 Forurennet jord

9.1.9.1 Eksisterende forhold

Rabatjord og sediment i regnvandsbassiner er generelt lettere forurennet med olie, oliestoffer og tungmetaller. I nærheden af motorvejen findes fire arealer, der er kortlagt på vidensniveau (V2) efter jordforureningslovens bestemmelser. Der er tale om tidligere grusgrave, der har været anvendt som losseplads, et tidligere specialdepot for forurennet jord og et nedlagt vejareal, som også har været anvendt til klargøring af landbrugsmaskiner.

9.1.9.2 Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

Før anlægsarbejdet starter, udarbejdes en jordhåndteringsplan og en plan for håndtering af forurennet grundvand. Der skal laves forureningsundersøgelser, der viser omfang og typer af jordforurening.

Jordhåndteringsplanen skal sikre, at spredning af forurennet jord fra vejmateriale og rabatjord forhindres. Planen skal også være med til at sikre, at der ikke sker udvaskning af forureningskomponenter fra mellemdepoter eller spredning i forbindelse med grundvandssænkning. Eftersom al forurennet jord dermed behandles under kontrollerede forhold, forventes få eller ingen påvirkning.

En del af den afgravede projektjord, som skal anvendes til støjvolde, vil være lettere forurennet med tungmetaller, olie og såkaldte PAH'er, som stammer fra bilernes dæk, bremses, udstødning og fra olie-spild. Indbygning af lettere forurennet jord i støjvolde vil ske efter forudgående myndighedstilladelse og konkret risikovurdering og er som udgangspunkt uproblematisk. Voldene anlægges med en ren yderdel

og de forurenede stoffer afskæres dermed fra menneskelig kontakt. Da stofferne allerede er bundet kraftigt i jorden, er der heller ikke fare for nedsivning til grundvandet. Der er også mulighed for at indbygge kraftigere forurenede jord fra den eksisterende rabat i volden, men det vil bero på konkrete myndighedsansøgninger og risikovurderinger i detailfasen.

I anlægsfasen kan gravearbejde, transport og håndtering af jord være en risiko for, at frø fra invasive planter spredtes til nærområdet. For at undgå en væsentlig negativ påvirkning af de berørte nærområder kortlægges forekomsten af invasive planter, før anlægsarbejdet påbegyndes. Jord og vegetation, der rømmes fra disse områder, bortskaffes, så der ikke er risiko for spredning af frø fra invasive arter i forbindelse med jordhåndteringen i projektet.

9.1.9.3 Påvirkning, når udbygningen er færdig og afværgeforanstaltninger

Det forventes, at rabatjord og jord, der afgraves ved udbygning af motorvejen, kan anvendes i de nye rabatter, dæmninger, ramper og støjvolde. Forureningskomponenterne i rabatjorden er generelt immobile i jorden, og ved korrekt indbygning er en støjvold en effektiv metode til at forhindre spredning af forurenede jord eller stoffer.

Der kan også være mulighed for at indbygge kraftigere forurenede jord fra den eksisterende rabat i volden, men dette vil bero på konkrete myndighedsansøgninger og risikovurderinger i detailfasen.

De præcise krav til håndtering og indbygning af forurenede jord i støjvolde og ramper fastlægges i detailprojekteringsfasen, hvor der udarbejdes en plan for håndtering af jord. Nogle af støjvoldene er placeret i områder, der er klassificeret som sårbare i forhold til grundvandsdannelse. Her vil blive gjort indsatser for at forhindre nedsivning af fremmede stoffer til grundvandet. Det kan for eksempel sikres ved at etablere en tæt membran på støjvolden, så der ikke sker udvaskning fra den anvendte jord.

Med udbygning af motorvejen må det forventes, at den øgede trafikmængde vil øge den diffuse forurening af arealer langs vejen. Derudover kan der ske spild af olie og andre miljøfremmede stoffer i forbindelse med uheld, hvilket kan medføre jord- og/eller grundvandsforurening. Konsekvensen på det omkringliggende miljø må dog forventes at være lille og meget lokal, idet større spild håndteres efter en beredskabsplan udarbejdet af den ansvarlige myndighed og i øvrigt forventes fjernet i forbindelse med oprydningsarbejdet.

9.1.10 Råstoffer, jord og affald

9.1.10.1 Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

Til udbygningen af motorvejen skal der anvendes ca. 629.000 m³ sand, grus og sten, som opgraves fra råstofgrave. Desuden skal der bruges ca. 148.700 m³ ny asfalt. Miljøpåvirkningen i forbindelse med selve råstofindvindingen vurderes i forbindelse med råstoffilladelsen i de anvendte råstofgrave.

Inden for projektets rammer skal så store mængder bygge- og anlægsaffald som muligt enten anvendes direkte eller efter nedknusning eller lignende, så ressourceforbruget i anlægsprojektet begrænses. Alt affald vil blive bortskaffet i overensstemmelse med erhvervsaffaldsregulativerne i de berørte kommuner på strækningen.

Der nedrives et enkelt bygværk, nemlig overføringen af Søftenvej over forbindelsesrampen mod Djurslandsmotorvejen ved motorvejskryds Aarhus Nord. Broen er fra begyndelsen af 1990'erne, og der er kun lille risiko for, at der er forurenende byggematerialer. Inden nedrivningen af bygværket, undersøges indhold af forurenende stoffer således, at evt. bygningsforurening håndteres ansvarligt og efter gældende lovgivning.

Udbygningen af motorvejen, ombygninger af bygværker, udskiftning af eksisterende afvandingssystem mv. skaber materialer, der enten kan anvendes i projektet, eller udgør egentligt affald, og derfor skal til deponi eller forbrænding. Med henblik på at minimere råstofforbruget i projektet planlægges det at anvende hovedparten af materialerne igen efter sortering. Den resterende del vil være affald, der vil blive bortskaffet i overensstemmelse med erhvervsaffaldsregulativerne i de berørte kommuner på strækningen.

I forbindelse med anlægsaktiviteterne opgraves jord, herunder muld. Meget af projektjorden kan anvendes i opbygningen af selve vejen, men ca. 1 mio. m³ vil blive anvendt til at etablere støjvolde ved Hørning, Lyngby, Mundelstrup og Geding. Støjvoldene forventes at blive 8–14 m høje og bliver placeret tæt på vejen, hvorved støjdæmpningen kommer så tæt på støjkilden som muligt. Hvis det under anlægsarbejdet viser sig, at der er blevet deponeret store mængder affald, vil det være nødvendigt at håndtere den opgravede jord som affald, og den kan ikke genindbygges i projektet. Jorden vil blive håndteret i overensstemmelse med gældende love og bestemmelser.

9.1.10.2 Påvirkning, når udbygningen er færdig og afværgeforanstaltninger

Til vedligeholdelse af vejen vil der være et mindre forbrug af råstoffer og en mindre mængde affald. Omfanget skønnes dog at være af mindre betydning for miljøet.

9.1.11 Arealindgreb og ledninger

9.1.11.1 Påvirkning af arealer fra anlægsprojektet

Motorvejen forløber overvejende gennem det åbne land, hvorfor det mest er landbrug, skov og fritliggende beboelser, der berøres direkte af udbygningen

Da der er tale om udbygning af en eksisterende motorvej, forventes der ikke at være mange ændringer i adgangsforhold til de enkelte ejendomme eller marker, hvilket dog afklares detaljeret i den senere proces.

Enkelte landbrugsejendomme har jorder på begge sider af motorvejen og kan altså være afhængig af at kunne komme på tværs ad de krydsende veje.

Nogle af de veje, der krydser over eller under motorvejen, vil være lukkede, mens broerne skiftes ud, og tunnelerne forlænges, hvilket vil medføre omkørsler i nogle måneder.

9.1.11.2 Påvirkning af ledninger fra anlægsprojektet

Større ledninger i og i nærheden af motorvejen er blevet kortlagt, og der er foretaget en vurdering af, hvordan de ledninger, der i dag krydser motorvejen eller ligger tæt på udbygningen, vil kunne håndteres. Når det besluttet at udbygge motorvejen, vil flytning af ledninger ske efter dialog og aftale med ledningsejerne.

Desuden er der mange mindre ledninger, rør og fibre, som vil blive kortlagt og håndteret i forbindelse med detailprojekteringen.

9.2 Miljø- og naturmæssige konsekvenser af udbygning af E45 mellem Vejle og Skanderborg

Miljøkonsekvensrapporten omhandler de forventede miljømæssige konsekvenser af udbygning af motorvejen mellem Vejle og Skanderborg, jf. lovens § 1, stk. 1, nr. 2.

I miljøvurderingen er der, som grundlag for projektet, gennemført analyser og vurderinger af afledning af vejvandet og dets mulige påvirkning af grundvandsforekomster og overfladevandområder, der er målsat i den danske vandplanlægning.

Kantopsamling af vejvand betyder, at alt vand fra vejen føres i lukkede systemer til regnvandsbassiner, og uden nedsivning til grundvand. Se afsnit 9.2.7.1 for nærmere beskrivelse af kantopsamling og omfattede strækninger. I regnvandsbassinerne opmagasineres, tilbageholdes, renses og forsinkes vandet før videre udledning til overfladevandområdet. Bassinerne dimensioneres, så de opfylder metoden for BAT. For hvert bassin tages udgangspunkt i mængden af vejvand, der tilledes og dermed i stofkoncentrationer, så der sikres en bedst mulig tilbageholdelse i bassinerne. Da vejvand i dag udledes direkte til grøfter og trug, hvor vand kan nedsives til grundvand og overfladevandsforekomster, vil det nuværende afvandingssystem blive væsentligt forbedret ved gennemførelse af anlægsprojektet, og ikke medføre en forringelse af tilstanden eller muligheden for målopfyldelse i overfladevandområder og grundvand.

Konsekvenserne af den valgte løsning for anlægsprojektet er beskrevet i resumé nedenfor.

9.2.1 Planforhold

9.2.1.1 Eksisterende forhold

Strækningen af E45, der udbygges går igennem henholdsvis Vejle, Hedensted, Horsens og Skanderborg kommuner, i Region Syddanmark og Region Midtjylland. Kommune- og lokalplaner for de fire kommuner omfatter en række bestemmelser og retningslinjer for arealanvendelsen, dvs. både for byerne og for det åbne land.

For en samlet oversigt over lokalplaner og kommuneplanrammer i nærheden af anlægsprojektet henvises til Vejdirektoratets hjemmeside.

9.2.1.2 Påvirkning fra anlægsprojektet

I Vejle Kommune berøres tre områder, der i kommuneplanen er udlagt til erhvervsområder, ligesom der er tre lokalplanlagte erhvervsområder. Det gælder for alle områder, at en smal bræmme langs motorvejen kan blive berørt af anlægsprojektet.

I Hedensted Kommune berøres ni områder, som i kommuneplanen er erhvervsområder og to områder, som er rekreative områder. 12 erhvervsområder er omfattet af lokalplaner. Det gælder for både erhvervsområderne og de rekreative områder, at en smal bræmme langs motorvejen kan blive berørt af anlægsprojektet. Endvidere berøres nogle af rampeanlæg, nye regnvandsbassiner, arbejdspladser.

I Horsens Kommune berøres fem områder, som i kommuneplanen er erhvervsområde og et område, som i kommuneplanen er blandet bolig og erhverv. Fem erhvervsområder er omfattet af lokalplaner. Det gælder for både erhvervsområderne, områderne med blandet bolig og erhverv og de rekreative områder, at en smal bræmme langs motorvejen kan blive berørt af anlægsprojektet. Endvidere berøres nogle områder af rampeanlæg, nye regnvandsbassiner, arbejdspladser.

I Skanderborg Kommune berøres et område, som i kommuneplanen er udlagt til offentligt formål. En smal bræmme langs motorvejen kan blive berørt af anlægsprojektet. Ingen lokalplanlagte områder berøres.

9.2.1.3 Afværgeforanstaltninger

I forbindelse med detailprojektering afklares om projektet kan justeres yderligere, så indgrebene minimeres.

9.2.2 Landskab og visuelle forhold

9.2.2.1 Eksisterende forhold

Motorvejsstrækningen mellem Vejle og Skanderborg passerer igennem et meget afvekslende landskab med store forskelle i landskabets former og terræn, bevoksningernes udseende og tæthed, samt anvendelse af de tilstødende arealer. Motorvejen grænser op til sammenhængende industriområder, flere mindre byer, erhvervsområder, landbrugsarealer, skov og naturområder i form af bl.a. Hansted Ådal, samt flere mindre vandløbssystemer, der passerer under motorvejen.

Motorvejen passerer igennem tre overordnede typer landskaber: Den flade Løsning Hedeslette i syd præger det sydlige område, det mere bølgede morænelandskab omkring Horsens udgør det midterste område, mens det meget bakkede morænelandskab omkring Ejer Bavnehøj udgør det nordlige område.

En stor del af landskabet er omfattet af kommunale udpegninger af bevaringsværdige landskaber og geologiske interesseområder.

9.2.2.2 Påvirkning af landskabet under anlægsfasen

Udbygning af motorvejen vil medføre en række midlertidige visuelle påvirkninger såvel som varige ændringer af især terræn og bevoksning. De midlertidige visuelle påvirkninger i anlægsfasen er især etablering af arbejdspladser, arbejdskørsel, belysning af arbejdspladser og maskiner samt midlertidige oplag af jord og materialer.

Der vil være anlægsarbejde og arbejdskørsel på hele strækningen fra Vejle til Skanderborg. De største arbejdspladser forventes ved tilslutningsanlæg, broanlæg og regnvandsbassiner, der hver især er store anlægsopgaver. Den landskabelige påvirkning fra de midlertidige visuelle påvirkninger vurderes samlet set at være af mindre til moderat betydning, alt efter hvor på strækningen man befinder sig.

Anlægsarbejdet kan påvirke de geologiske lag og terrænformer. Der vil ikke blive inddraget ret meget areal inden for de udpegede geologiske interesseområder, men fordi man ikke kan genskabe de geologiske former, vil anlægsarbejdet medføre en moderat påvirkning af de geologiske værdier.

9.2.2.3 Påvirkning af landskabet, når udbygningen er færdig

Når motorvejen er udbygget, vil landskabsoplevelsen omkring vejen være ændret i forhold til i dag. Ændringen skyldes bl.a., at vejanlægget bliver større. Den største visuelle ændring vil ikke være selve udbygningen af vejen, men vil skyldes, at en del af beplantningen langs vejen bliver fældet. Det betyder, at vejen bliver langt mere synlig fra omgivelserne, end den er i dag. Derudover etableres støjafskærmning på udvalgte strækninger.

Støjskærmene kan være op til ca. seks meter høje og støjvoldene op til ca. 12 meter høje. Begge typer støjafskærmning kan virke dominerende og vil på nogle strækninger ændre landskabsoplevelsen markant.

Terrænarbejde, støjafskærmning og fjernet beplantning vil udgøre de største landskabelige påvirkninger. Påvirkningerne vil i mange tilfælde være af moderat eller væsentlig betydning.

9.2.2.4 Afværgeforanstaltninger

Efter endt anlægsarbejde retableres arbejdsarealerne.

Den visuelle påvirkning fra støjvoldene mindskes ved at gennemføre en landskabelig bearbejdning. Den konkrete landskabelige bearbejdning af støjvoldene vil ske i den videre detailprojekteringsfase og vil omfatte endelig formgivning af voldene. En forudsætning for den landskabelige bearbejdning er, at voldene fortsat har den ønskede støjbegrænsende effekt.

9.2.3 Arkæologi og kulturarv

9.2.3.1 Eksisterende forhold

Der er kun få kulturhistoriske interesser nær motorvejen. Der er kun registreret få beskyttede fortidsminder: rundhøje, et enkelt kulturarvsareal og nogle beskyttede diger. Derudover har kommunerne udpeget fire kulturmiljøer, der gennemskæres af eller grænser op til vejen samt kirkeomgivelser omkring Ovsted Kirke, der grænser op til motorvejen. Udbygningen af vejen påvirker ikke fredede områder eller bevaringsværdige bygninger.

9.2.3.2 Påvirkning under anlægsarbejdet

Påvirkning af de arkæologiske og kulturhistoriske interesser foregår primært i anlægsfasen, hvor anlægsarbejdet kan risikere at påvirke fund, fortidsminder og diger. Anlægsarbejdet kan dog mange steder udføres fra det nuværende vejanlæg, og derfor kan man forvente en begrænset ødelæggelse af terrænet. Det er vurderet, at påvirkningerne på fund, fortidsminder, kulturarvsareal og diger samlet set har mindre betydning. Inden anlægsarbejdet går i gang, får de lokale museer mulighed for at lede efter fortidsminder og lave arkæologiske udgravninger.

9.2.3.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Når motorvejen er udbygget, vil påvirkningerne på de kulturhistoriske værdier primært være visuel, fordi en del af bevoksningen langs vejen vil være fjernet. Vejen bliver mere synlig set fra omgivelserne og dermed også fra kulturmiljøerne og kirkeomgivelserne. Især Ovsted Kirkes omgivelser er sårbare over for landskabelige ændringer. Projektet vil medføre visuelle påvirkninger på landskabet omkring kirken, som vurderes at være af væsentlig betydning.

9.2.4 Befolkning og menneskers sundhed

9.2.4.1 Eksisterende forhold

Motorvejen passerer forbi flere byer og landsbysamfund, men der er kun begrænset med større boligområder helt tæt på vejen. Der er rekreative områder langs vejen og en række rekreative stiforbindelser, som krydser under vejen. De største rekreative områder findes i Hansted Ådal og omkring Bygholm Å og Sø. Derudover er der enkelte sportsanlæg og rekreative områder i de tilgrænsende byområder.

9.2.4.2 Påvirkning i anlægsfasen

Fordi der er få større boligområder tæt på motorvejen, vil det være et fåtal af borgere, der bliver udsat for generende støj fra anlægsarbejdet. Det vil ikke give anledning til sundhedsmæssige konsekvenser, og derfor vurderes påvirkningen fra støj i anlægsfasen at være af mindre betydning. Emissioner og støv i anlægsfasen vil være ubetydelig, og derfor er påvirkningerne af befolkningens sundhed vurderet som ubetydelig.

Den tunge trafik fra anlægsarbejdet kan i perioder virke generende for beboere tæt på motorvejen. Da arbejdet står på i en afgrænset periode, vurderes påvirkningerne dog at være af mindre betydning.

Områderne langs motorvejen er allerede i dag præget både visuelt og støjmæssigt af vejen. De midlertidige arealinddragelser kan alligevel virke generende i den periode, hvor arbejdet står på. De eksisterende broer over og under vejen ombygges i nødvendigt omfang. Påvirkninger af vandrestier og cykelruter forventes at være af mindre omfang.

9.2.4.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

De rekreative områder langs motorvejen kan blive påvirket af støj og permanente arealinddragelser. Ud-

bygningen vil kun i ubetydelig grad ændre støjen i de rekreative områder, og derfor vil områdernes værdi som rekreative områder ikke blive reduceret. De permanente arealinddragelser er små i de fleste af de rekreative områder, og påvirkningen vurderes derfor generelt at være ubetydelig.

Generelt er det ikke sandsynligt, at grænseværdierne for luftforurening bliver overskredet. Derfor er det vurderet, at trafikforøgelsen ikke vil betyde, at mængden af forurenende stoffer og støv nær vejen overskrider grænseværdierne.

9.2.5 Støj og vibrationer

9.2.5.1 Eksisterende forhold

Den aktuelle støjpåvirkning ved dagens situation inden for det undersøgte område er opgjort til 1.120 støjbelastede boliger. Dagens situation er i disse beregninger fastsat til et basisår 2018.

9.2.5.2 Påvirkning i anlægsfasen

De anlægsaktiviteter, der kan give anledning til støj, kan overordnet opdeles i følgende strækningsrelateret anlægsarbejde, etablering af bygværker samt transport af materialer på offentlig vej.

I anlægsfasen kan der i særlige situationer optræde væsentlige vibrationspåvirkninger af bygninger i omgivelserne, når der sker nedramning af spuns og pæle. Erfaringer fra andre anlægsarbejder har vist, at de øvrige anlægsaktiviteter normalt ikke medfører vibrationsproblemer.

Det vurderes, at omkring 10 boliger ligger tættere end ca. 25 m på anlægsområdet og derfor kan blive udsat for støj, som overstiger kriterieværdien for væsentlig støj (> 70 dB).

I forbindelse med jordhåndtering, transport af materialer eller etablering af vejbelægning kan omkring 2.720 boliger, der ligger tættere end ca. 500 m på anlægsområdet, blive udsat for støj, som overstiger kriterieværdien for væsentlig støj uden for normal arbejdstid (40 dB).

Udover ovennævnte aktiviteter vil det i forbindelse med konstruktion og nedrivning af bygværker også kunne være særligt støjende aktiviteter.

På de lokaliteter, hvor der skal etableres spunsvægge, er det forudsat, at det vil ske ved nedramning, som er den mest støjende metode.

9.2.5.3 Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen

Der er begrænsede muligheder for at reducere støj fra anlægsarbejdet. Ved at sikre god information til berørte naboer om arbejdets tidsplan på de enkelte byggepladser og ved tilrettelæggelse af arbejdet, kan eventuelle gener afhjælpes. Det gælder i særdeleshed i situationer, hvor der skal udføres særligt støjende arbejde og i situationer, hvor der er behov for at arbejde uden for normal arbejdstid.

Som udgangspunkt er det forudsat, at anlægsarbejder primært skal ske inden for normal arbejdstid, men dette afklares først endeligt i forbindelse med detailprojektering i samarbejde med de lokale myndigheder. Visse anlægsarbejder (f.eks. nedrivning af broer) skal, af trafikale hensyn, ske på trafiksvage tidspunkter (weekender eller nat). Også andet anlægsarbejde skal udføres uden afbrydelse og er derfor også nødvendigt at udføre uden for normal arbejdstid.

9.2.5.4 Påvirkning når udbygningen er færdig

Der er lavet beregninger af støjniveauet i år 2040, dels hvis trafikken fremskrives, men motorvejen ikke udbygges, dels hvis trafikken fremskrives og vejen udbygges med foreslået støjafskærmning.

I 2040 uden udbygning af motorvejen forventes 2.115 støjbelastede boliger, hvilket er en betydelig stigning i forhold til eksisterende forhold. Udbygningen af vejen vil medføre en markant reduktion i antallet af støjbelastede boliger. Det vurderes til 1.268 støjbelastede boliger i forhold til referencesituationen, hvilket bl.a. skyldes nedenstående afværgeforanstaltninger.

9.2.5.5 Afværgeforanstaltninger når udbygningen er færdig

Der planlægges ca. 1,8 km støjvold og ca. 5,8 km støjskærme, i alt ca. 7,6 km støjafskærmning.

Lokali- tet	Ca. længde	Ca. høj- de	Placering ift. motor- vejen
Gammelsole	1,5 km støj- skærm	6 m	Vest for E45
Løsning	2 km støj- skærm	6 m	Øst for E45
Eri- knauer	0,9 km støj- skærm	6 m	Øst for E45
Hatting	1,2 km støjvold	12 m	Øst for E45
Hatting	1 km støj- skærm	6 m	Øst for E45
Nymøl- levej	0,6 km støj- skærm	5 m	Vest for E45
Teb- strup	0,6 km støjvold	12 m	Øst for E45
Teb- strup	0,7 km støj- skærm	6 m	Øst for E45

Tabel 11. Planlagt støjafskærmning mellem Vejle og Skanderborg.

Det bemærkes, at den præcise placering, højde og udstrækning af de enkelte skærme og/eller støjvolde først vil blive fastlagt ved detailprojektering af vejanlægget.

Den del af projektjorden, som ikke er velegnet til indbygning i vejanlægget, vil blive anvendt til anlæg af

støjvolde. Afhængig af den endelige jordbalance kan der ske en justering af, hvordan støjafskærmningen udføres, dvs. om det bliver skærm eller vold.

9.2.6 Natur og biodiversitet

9.2.6.1 Eksisterende forhold

Naturforholdene langs den planlagte udbygning af motorvejen er karakteriseret ved store områder med åbent land, hvor den beskyttede natur overvejende findes langs vandløbene, herunder især langs de store vandløb; Bygholm Å og St. Hansted Å. I den nordligste del af projektområdet findes desuden mindre skovområder. Af bilag IV-arter er der registreret otte arter af flagermus, spidssnudet frø, stor vandsalamander og grøn mosaikguldsmed. Der er spor efter odder fordelt langs hele motorvejsstrækningen. Desuden er der registreret flere fredede plante-, og dyrearter. Birkemus og markfirben er eftersøgt i forbindelse med feltundersøgelserne, men blev ikke observeret.

Naturtilstanden for § 3-områderne langs projektarealet er overordnet lav, hvilket primært skyldes eutrofiering og forstyrrelse fra den eksisterende motorvej. Der findes spredte områder, hvor naturværdien vurderes til at være middel eller tæt på middel, f.eks. hvor vejen krydser St. Hansted Ådal. I projektområdets allernordligste del findes derudover et skovstykke, hvor naturværdien vurderes til at være høj.

9.2.6.2 Påvirkning under anlægsfasen

Påvirkning af biodiversitet sker primært i anlægsfasen, hvor selve anlægsaktiviteterne og de midlertidige arbejdsarealer kan medføre inddragelse eller midlertidig påvirkning af beskyttede naturtyper, skove og levesteder for bilag IV-arter og fredede arter.

Ved udbygningen af motorvejen nedlægges flere små § 3 beskyttede områder, f.eks. moser, søer og overdrev permanent. Ligeledes vil arealer med skov blive permanent ryddet.

9.2.6.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Permanent arealinddragelse af hele eller dele af lokaliteter med skov og § 3-beskyttet natur kan betyde, at arter forsvinder fra området, idet der samlet set vil være mindre areal til rådighed, hvor de vilde arter kan finde levesteder. Permanent arealinddragelse eller tilstandsændring erstattes ved udlægning af ny natur og ny skov. Det vurderes på den baggrund, at den samlede påvirkning vil være af mindre betydning. Ligeledes vurderes det, at projektets påvirkning på de kommunale udpegninger af naturbeskyttelsesområder vil være af mindre betydning.

Natur-type	Midler-tidigt inddraget areal (m2)	Perma-nent inddraget areal (m2)	Erstat-nings-areal (m2/antal)
Eng	13.780	24.780	49.560
Mose	13.990	83.170	166.340
Over-drev	8.960	27.860	55.720

Søer	4.420	34.400	68.800
Samlet	41.150	170.210	340.420
§ 28	250	2.120	4.240
Freds- skov	43.000	68.540	137.080

Tabel 12. Omtrentlig opgørelse over arealer der inddrages midlertidigt eller permanent. Den præcise opgørelse over såvel påvirkede arealer som erstatningsareal kan ændres i forbindelse med detailprojekteringen.

9.2.6.4 Afværgeforanstaltninger

Under anlægsarbejderne vil der være fokus på at minimere indgreb i naturområder, at opsætte midlertidigt hegn for at afgrænse anlægsarbejdet, at benytte køreplader for at fordele trykket fra entreprenørmaskiner og at forhindre udledning af miljøfremmede stoffer fra byggematerialer og maskiner.

Anlægsarbejdet kan i høj grad udføres fra det nuværende vejanlæg, og behovet for midlertidige adgangsveje forventes derfor at være lille. Derved begrænses indgrebet i terrænet og omfanget af det areal, der er nødvendigt at inddrage reduceres.

Som afslutning på anlægsfasen reetableres terrænet og de midlertidigt påvirkede naturområder i det omfang, det er muligt. I driftsfasen vil der ikke være risiko for yderligere påvirkning af beskyttede naturområder eller levesteder for beskyttede arter, da der ikke foretages yderligere anlægsarbejde.

Til erstatning for de nedlagte naturområder og skov etableres nye områder, der placeres efter nærmere aftale med de fire kommuner på strækningen. For så vidt fredskov skal placering aftales med Miljøstyrelsen. Både naturområder og skov erstattes i forholdet 1:2.

Som del af det konkrete projekt etableres faunapassager i tilknytning med otte vandløbskrydsninger samt en eksisterende passage, der opgraderes. Desuden anlægges seks padderør. Tiltaget vurderes at være gavnligt for faunaens spredningsmuligheder. De nye faunapassager vil også harmonere med de kommunale udpegninger af økologiske forbindelser. Den endelige placering sker først i forbindelse med detailprojekteringen.

Faunapassagerne planlægges anlagt med en dimension til passage af små og mellemstore pattedyr. Anlæg af faunapassagerne vurderes at medføre en reduktion af vejens nuværende barrierevirkning for mindre dyr, herunder odder og padder. De nye faunapassager langs vandløb forventes udelukkende at kunne anvendes af de mest strukturbundne arter af flagermus. Det drejer sig om vand-, frynse- og langøret flagermus.

Der etableres hegning af lange strækninger, og for mindst hver 500 m hegn skal der etableres et vildtspring. Der skal etableres vildtspring ved tilslutningsanlæg, og i større tilslutningsanlæg bør der etableres vildtspring ved alle tilslutningsramper.

9.2.6.5 Natura 2000

Ca. en km vest for det sted, hvor motorvejen krydser Bygholm Å, findes Natura 2000-område N236, Bygholm Ådal. Natura 2000-området omfatter habitatområde H236. Området er et karakteristisk østjysk ådalslandskab med en snæver, skarpt nedskåret ådal med smalle, ferske enge og kær omkring Bygholm Å. De stejle ådalsskrænter indeholder værdifulde overdrev med en lang græsningshistorie.

Der er gennemført en væsentlighedsvurdering for projektets potentielle påvirkning af Natura 2000-området, som viste, at projektet ikke vil medføre påvirkning af Natura 2000-området, medmindre der sker en omfattende grundvandssænkning. På baggrund af det foreliggende projekt er der ikke nogen forventning om, at det vil være nødvendigt. Det er derfor vurderingens konklusion, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning af Natura 2000-område N236, Bygholm Ådal.

9.2.7 Grundvand

9.2.7.1 Eksisterende forhold

Størstedelen af motorvejen ligger i områder med særlige drikkevandsinteresser og/eller i indvindingsoplande til vandforsyningsanlæg.

Strækninger, hvor motorvejen ligger i områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) er følgende stationeringer:

- Ca. 115.0 - 121.7 (Vejle og Hedensted)
- Ca. 124.0 - 126.0 (Hedensted), hvor motorvejen mod vest ligger i OSD
- Ca. 129. - 134.1 (Hedensted og Horsens)
- Ca. 143.6 - 147.1 (Horsens og Skanderborg)

Hvor motorvejen forløber inden for områder med særlige drikkevandsinteresser, etableres der som en del af projektet et afvandingssystem med kantopsamling.

9.2.7.2 Påvirkning i anlægsfasen

For at anlægsarbejder under terræn kan udføres under tørre forhold, vil der være brug for grundvands-senkning, f.eks. ved anlæg af bygværker og regnvandsbassiner. Grundvandssænkningen vil især berøre det overfladenære grundvand og ikke det dybereliggende grundvandsmagasin, hvorfra drikkevandet bliver hentet. Hvis der forekommer lokaliteter med mulig jordforurening i nærheden, vil de nødvendige hensyn blive overholdt. Derfor er det vurderet, at påvirkningen af grundvandsinteresser er af mindre betydning.

9.2.7.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Når den udbyggede motorvej er taget i brug, forventes det, at der ikke er behov for permanent grundvandssenkning. Risikoen for nedsivning af vejvand i områder med særlige drikkevandsinteresser begrænses ved at lave kantopsamling og etablere regnvandsbassiner med fast bund. Påvirkningen af grundvandet vurderes derfor at være af mindre betydning.

9.2.8 Overfladevand

9.2.8.1 Eksisterende forhold

Udbygningen af motorvejen vil berøre flere vandløb og søer i vandløbssystemerne for Bygholm Å, Store Hansted Å og Horndrup Å, hvortil der allerede i dag sker udledning af vejvand. Alle målsatte vandløb og søer har målsætningen god økologisk tilstand i vandområdeplan (2015-2021). Gedved Sø er genoprettet som et led i den statslige indsats for vandmiljøet og ikke målsat i vandområdeplanen.

Motorvejsstrækningen mellem Vejle og Skanderborg berører aktuelt tre østjyske vandløbssystemer, hhv. Bygholm Å, Hansted Å og Horndrup Å –systemerne, der omfatter målsatte vandløbsvandområder. De vil i forbindelse med projektet få tilløb fra regnvandsbassiner. En nærmere redegørelse for de forventede påvirkninger af de enkelte vandløb i de tre vandløbssystemer i anlægs- såvel som driftsfasen fremgår af ”Notat om overfladevand – tillæg til miljøkonsekvensrapport”.

Hvad angår udledning fra regnvandsbassinerne på strækning A, vurderes påvirkningen at være moderat i Sole Bæk og væsentlig i Bjørnkær Grøft og Gesager Bæk. Dette vil blive håndteret i detailprojekteringen, hvorefter de nødvendige afværgeforanstaltninger vil blive udført, sådan at påvirkningen reduceres til et niveau som de øvrige vandløbssystemer, og at der kan meddeles tilladelse til udledningerne i overensstemmelse med vandplanlægningen for de enkelte vandløbsvandområder.

Motorvejsstrækning mellem Vejle og Skanderborg berører også søer, der er målsat i vandplanlægningen for 2015-2021 og foreløbigt målsat i udkast til ny vandplanlægning for 2021-2027. En nærmere redegørelse for de forventede påvirkninger af de enkelte søer i anlægs- og driftsfasen fremgår af ”Notat om overfladevand – tillæg til miljøkonsekvensrapport”.

9.2.8.2 Påvirkning i anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

I anlægsfasen kan der ske påvirkning af overfladevand, når der håndteres jord tæt på vandløbene. Jorden kan også erodere, hvis det regner, og jord kan blive vasket ud til vandløb, hvilket påvirker smådyr i vandløbene. Entreprenørustyr og lastbiler kan spilde benzin og olie, der løber ud i søer og vandløb.

For at begrænse påvirkningen, og for at opsamle spild, skal der anlægges regnvandsbassiner tidligt i anlægsfasen. Der vil blive udarbejdet en beredskabsplan for, hvordan uheld og spild skal håndteres.

Tre vandløb skal omlægges under motorvejen for at få et bedre forløb. Kommunerne på strækningen indgår i dialog med Vejdirektoratet om den nærmere udformning af omlægningerne.

Påvirkningen af vandløbene vurderes at være af mindre betydning - både med hensyn til forurenende stoffer og omlægninger.

9.2.8.3 Påvirkning når udbygningen er færdig og afværgeforanstaltninger

Størstedelen af vandløbene bliver allerede i dag tilført vejvand fra motorvejen. Horndrup Å-systemet er dog et mindre vandløbssystem med mange små forgreninger, hvor vandføringerne tilsvarende er små. Derfor er de procentvise udledningsmængder forholdsmeget store.

Udbygningen af motorvejen betyder, at mange af de nuværende regnvandsbassiner udvides for at kunne håndtere en øget mængde vejvand. I regnvandsbassinerne forsinkes vandet og forurenende stoffer tilbageholdes inden udledning til recipient.

Derfor er det vurderingen, at den samlede betydning af påvirkning på vandløb og søer fra udledning af

vejevand er mindre til moderat for de fleste recipienter både i forhold til opnåelse af målsætning og i forhold til påvirkning fra spild.

Grundet de procentvisse forholdsvis store udledninger på den nordligste delstrækning og særligt i Hornstrup Å-systemet vurderes påvirkning af disse vandløb at kunne blive betydelig. Som afværgeforanstaltning reduceres udledningen fra regnvandsbassiner på denne del af strækningen yderligere i forhold til de øvrige regnvandsbassiner. I tilfælde, hvor recipienten er følsom og vandføringen lav, vil der i udformning af regnvandsbassinerne blive taget særligt hensyn til recipienten for derved at reducere påvirkningen yderligere. Det kan f.eks. ske i form af nedsivnings- eller overrislingsanlæg eller lignende afværgetiltag, hvor vandet udledes diffust over et større areal, inden det siver til recipienten, og dermed kan bidrage til at beskytte mod dette.

Ved at gennemføre ovenstående afværgeforanstaltninger er det fundet, at der ikke vil være væsentlig påvirkning af de direkte recipienter. Deraf følger, at der heller ikke vil være påvirkning af slutrecipienterne/kystvand.

9.2.9 Forurenet jord

9.2.9.1 Eksisterende forhold

Rabatjord og sediment i regnvandsbassiner er generelt lettere forurenet med olie, oliestoffer og tungmetaller. Desuden er der lokaliteter tæt på motorvejen, som er registrerede som forurenede.

9.2.9.2 Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

Før anlægsarbejdet starter, skal der udarbejdes en jordhåndteringsplan. Der skal laves forureningsundersøgelser, der viser omfang og typer af jordforurening.

Jordhåndteringsplanen skal sikre, at spredning af forurenet jord fra vejmateriale og rabatjord forhindres. Planen skal også være med til at sikre, at der ikke sker udvaskning af forureningskomponenter fra mellemdepoter eller spredning i forbindelse med grundvandssænkning. Eftersom al forurenet jord dermed behandles under kontrollerede forhold, forventes få eller ingen påvirkning.

En del af den afgravede projektjord, som skal anvendes til støjvolde, vil være lettere forurenet med tungmetaller, olie og såkaldte PAH'er, som stammer fra bilernes dæk, bremses, udstødning og fra olie-spild. Indbygning af lettere forurenet jord i støjvolde vil ske efter forudgående myndighedstilladelse og konkret risikovurdering og er som udgangspunkt uproblematisk. Voldene anlægges med en ren yderdel, og de forurenede stoffer afskæres dermed fra menneskelig kontakt. Da stofferne allerede er bundet kraftigt i jorden, er der heller ikke fare for nedsivning til grundvandet. Der er også mulighed for at indbygge kraftigere forurenet jord fra den eksisterende rabat i volden, men det vil bero på konkrete myndighedsansøgninger og risikovurderinger i detailfasen.

I anlægsfasen kan gravearbejde, transport og håndtering af jord i områder med invasive planter medføre, at der spredes frø fra de invasive arter til nærområdet. For at undgå en væsentlig negativ påvirkning af de berørte nærområder kortlægges forekomsten af invasive planter, før anlægsarbejdet påbegyndes. Jord og vegetation, der rømmes fra disse områder, bortskaffes, så der ikke er risiko for spredning af frø fra invasive arter i forbindelse med jordhåndteringen i projektet.

9.2.9.3 Påvirkning når udbygningen er færdig og afværgeforanstaltninger

Det forventes, at rabatjord og jord, der afgraves ved udbygning af motorvejen, kan anvendes i de nye rabatter, dæmnings, ramper og støjvolde. Forureningskomponenterne i rabatjorden er generelt immobile i

jorden, og ved korrekt indbygning er en støjvold en effektiv metode til at forhindre spredning af forurenede jord eller stoffer.

De præcise krav til håndtering og indbygning med forurenede jord i støjvolde og ramper fastlægges i detailprojekteringsfasen, hvor der udarbejdes en plan for håndteringen af jord.

9.2.10 Råstoffer, jord og affald

9.2.10.1 Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

Til udbygningen af motorvejen skal der anvendes ca. 1.270.000 tons grus (stabilgrus og bundsikring). Disse materialer indvindes fra råstofgrave. Det er materialer, der er naturligt forekommende men ikke fornybare. Indtil videre betragtes grus ikke som en knap ressource, og påvirkningen som følge af forbruget vurderes derfor at være af mindre betydning.

Til motorvejens vejbelægning skal der anvendes ca. 575.000 tons asfalt. De primære komponenter i asfalt er sten og grus, der ikke vurderes som knappe ressourcer. Der skal også anvendes bitumen, som er oliebaseret og derfor en knap ressource. Der iblandes ofte nedknust asfalt i asfaltproduktionen, hvilket reducerer forbruget af nye ressourcer.

Inden for projektets rammer skal så store mængder bygge- og anlægsaffald som muligt enten anvendes direkte eller efter nedknusning eller lignende, så ressourceforbruget i anlægsprojektet begrænses. Alt affald vil blive bortskaffet i overensstemmelse med erhvervsaffaldsregulativene i de berørte kommuner på strækningen.

Det planlægges at anvende slagger i forbindelse med udbygningen af motorvejen, men typen er ikke nærmere afklaret. Da mulighederne for at anvende slagger skal vurderes i forhold til det konkrete områdes geologiske sårbarhed samt drikkevandsinteresser, heriblandt afstand til nærmeste vandindvinding og målsatte vandområder, kan det først i detailprojekteringsfasen vurderes, om der kan ske indbygning af slagger og eventuelt flyveaske. Anvendelse af slagger vil ske i henhold til gældende regler herom og efter konkrete tilladelser.

Ved anlægsaktiviteterne opgraves jord, herunder muld. Meget af projektjorden kan anvendes i opbygningen af selve vejen, men ca. 1 mio. m³ vil blive anvendt til at etablere støjvolde ved Hatting og Testrup. Støjvoldene forventes at blive ca. 12 m høje og blive placeret tæt på vejen, hvorved støjdæmpningen kommer så tæt på støjilden som muligt. Jorden vil blive håndteret i overensstemmelse med gældende love og bestemmelser. Samlet set vurderes påvirkningen dermed at være af mindre betydning.

Udbygningen af motorvejen, ombygninger af bygværker, udskiftning af eksisterende afvandingssystem mv. skaber materialer og restprodukter, der enten kan anvendes i projektet eller udgør egentligt affald, og derfor skal til deponi eller forbrænding. Med henblik på at minimere råstofforbruget vil restprodukter blive genanvendt efter sortering. Affald vil blive bortskaffet i overensstemmelse med erhvervsaffaldsregulativene i de berørte kommuner på strækningen.

Broer og andre bygværker på strækningen kan indeholde forurenende byggematerialer. Inden nedrivningen af bygværkerne skal indholdet af forurenende stoffer undersøges for at sikre, at håndteringen sker i henhold til gældende lovgivning. Samlet set vurderes påvirkningen dermed at være af mindre betydning.

9.2.10.2 Påvirkning når udbygningen er færdig og afværgeforanstaltninger

Der vil være et mindre forbrug af råstoffer til vedligeholdelse af vejen, og tilsvarende vil der skabes mindre mængder affald. Omfanget skønnes derfor at være af mindre betydning for miljøet.

9.2.11 Ejendomme og ledninger

9.2.11.1 Påvirkning af ejendomme under anlægsprojektet

Motorvejen forløber overvejende gennem det åbne land, hvorfor det mest er landbrug, skov og fritliggende beboelser, der berøres direkte af udbygningen

Da der er tale om udbygning af en eksisterende motorvej, forventes der ikke at være mange ændringer i adgangsforhold til de enkelte ejendomme eller marker, hvilket dog afklares detaljeret i den senere proces.

Enkelte landbrugsejendomme har jorder på begge sider af motorvejen og kan altså være afhængig af at kunne komme på tværs ad de krydsende veje.

Nogle af de veje, der krydser over eller under motorvejen, vil være lukkede, mens broerne skiftes ud, og tunnelerne forlænges, hvilket vil medføre omkørsler i op til et halvt år.

9.2.11.2 Påvirkning af ledninger fra anlægsprojektet

Større ledninger i og i nærheden af motorvejen er blevet kortlagt, og der er foretaget en vurdering af, hvordan de ledninger, der i dag krydser vejen eller ligger tæt på udbygningen, vil kunne håndteres. Flytning af ledninger vil ske i dialog og efter aftale med ledningsejerne.

En gasfordelingsledning ligger langs motorvejens vestside i varierende afstand fra vejen over en strækning på 16 km, hvor den også krydser andre veje og tilslutningsanlæg. Der er ligeledes andre gasledninger, der krydser vejen på strækningen.

Flere steder krydser store spildevandsledninger motorvejen.

Motorvejen krydses også flere gange af højspændingsluftledninger. Tre steder på strækningen ligger der desuden højspændingsjordkabler tæt på vejen.

Derudover er der mange mindre ledninger, kabler og rør, som også vil blive kortlagt og håndteret i forbindelse med detailprojekteringen.

9.3 Miljø- og naturmæssige konsekvenser af udbygning af Hillerød motorvejens forlængelse

Generelt vil miljøpåvirkningerne være begrænsede, da der i forvejen er en motortrafikvej, som er forbedret til en motorvej. Mellem Allerød og Herredsvejen vil udvidelsen mod øst således som udgangspunkt ske inden for arealer, som i sin tid blev erhvervet til det oprindelige motorvejsprojekt og som i dag er del af udskilt vejareal.

Påvirkninger som øget støj og påvirkning af beskyttet natur forsøges afværget ved at etablere støjafskærmning og erstatningsnatur. Åbningen af underføringen af Kollerød Å og etablering af opsamlingsystem til vejvand for at forhindre nedsivning til grundvandet vurderes at have en positiv påvirkning.

Den eksisterende vej forløber på hele strækningen inden for områder med særlige drikkevandsinteresser.

I dag udledes vejvand direkte til grøfter og trug, hvor vand kan nedsives til grundvand og udledes til overfladevandområder. I miljøvurderingerne, der er gennemført som grundlag for projektet, er gennemført analyser og vurderinger af afledning af vejvandet og dets påvirkning af grundvandsforekomster og overfladevandområder, målsat i vandplanlægningen.

I projektet etableres der kantopsamling af vejvand, hvor alt vand fra vejen føres i lukkede systemer til regnvandsbassiner, og nedsivning til grundvand undgås. I regnvandsbassinerne opmagasineres, tilbage-

holdes, renses og forsinkes vandet før videre udledning til overfladevand. Bassinerne dimensioneres, så de opfylder metoden for BAT. For hvert bassin tages udgangspunkt i mængden af vejvand, der tilledes og dermed i stofkoncentrationer, så der sikres en bedst mulig tilbageholdelse i bassinerne.

Hermed vil det nuværende afvandingssystem, hvor der er risiko for nedsivning til grundvand og til overfladevand blive væsentligt forbedret ved gennemførelse af anlægsprojektet, og det kan sikres, at der kan meddeles tilladelse til udledning til de målsatte vandløb i overensstemmelse med vandplanlægningen.

Den gennemførte miljøkonsekvensvurdering omhandler de forventede miljømæssige konsekvenser for udbygning af Hillerødmotorvejens forlængelse mellem Allerød og Hillerød, jf. lovens § 1, stk. 1, nr. 3.

Konsekvenserne af projektforslaget for udbygning er beskrevet i resumé nedenfor. For en nærmere beskrivelse af de miljømæssige påvirkninger henvises til miljøkonsekvensrapporten, som kan tilgås på Vejdirektoratets hjemmeside.

9.3.1 Planforhold

9.3.1.1 Eksisterende forhold

Projektstrækningen forløber gennem Allerød og Hillerød kommuner, der begge ligger i Region Hovedstaden.

For en samlet oversigt over lokalplaner og kommuneplanrammer henvises til miljøkonsekvensrapporten på Vejdirektoratets hjemmeside.

9.3.1.2 Påvirkning under anlægsfasen

Udvidelsen til motorvej vil ikke påvirke arealer udlagt i kommune- eller lokalplaner, da den eksisterende vej allerede er forberedt til motorvej.

9.3.1.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Etableringen af forskellige afværgeløsninger, herunder støjafskærmning og opsamling af vejvand i regnvandsbassiner bevirker, at udvidelsen kun vil påvirke enkelte kommuneplanrammer og kommuneplaner i de to kommuner minimalt.

9.3.2 Landskab og visuelle forhold

9.3.2.1 Eksisterende forhold

Idet der er tale om en vejudvidelse, vil de største ændringer af landskabet foregå i anlægsfasen, indtil bevoksningen igen har etableret sig.

9.3.2.2 Påvirkning under anlægsfasen

Udvidelsen af Hillerødmotorvejens forlængelse vil ske i en periode på omkring fire år, hvor der vil være anlægsaktiviteter vejen. Anlægsaktiviteterne vil medføre en midlertidig visuel påvirkning langs vejstrækningen.

Støjvoldene ud for Søparken i Allerød Kommune vil blive udvidet og flyttet tættere på vejen. De forhøjes til ca. ni meter over vejen og vil blive anlagt sammen med en støjskærm ved Røglevej. Selvom den sydligste del af volden er udpeget landskab med geologisk bevaringsværdi, vil påvirkningen ikke blive betydelig, idet der allerede er anlagt støjvolde.

Der etableres støjskærme ved Rørmosen, ud for Månepletvej ud for Hej-revej og ud for området omkring

Rosenvej. Disse skærme vil betyde en ændring af landskabets fremtoning de pågældende steder. Dette er dog uden for udpegede bevaringsværdige landskaber.

9.3.2.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Med tiden vil bevoksningen reableres, og ændringen i landskabet vil bestå af en bredere vej, nye ramper og en forhøjning af støjvoldene. Påvirkningen af de udpegede bevaringsværdige landskaber og områder med specifik geologisk bevaringsværdi vil derfor være ubetydelig.

9.3.3 Arkæologi og kulturarv

9.3.3.1 Eksisterende forhold

Der påvirkes i alt otte diger, som alle er beliggende i Hillerød Kommune. De fleste diger er i forvejen fragmenteret af den eksisterende vej, og der er hovedsageligt tale om en mindre inddragelse af et større dige.

9.3.3.2 Påvirkning under anlægsfasen

Den del af digerene, som påvirkes i anlægsfasen, reableres når anlægsarbejde er afsluttet.

Vejudvidelsen vil overlape den sydlige del af det udpegede fortidsminde ”Svenskegrøften”, hvilket vil medføre, at ca. 10 meter af grøften påvirkes. Grøften er ca. 1,7 km lang. Selvom arealinddragelsen af fortidsmindet er lille sammenholdt med det samlede areal, betragtes påvirkningen som betydende. Grøften er desuden omfattet af en fortidsmindebeskyttelseslinje. Den eksisterende vej er i forvejen beliggende inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen.

Da området er omkranset af skov, vurderes vejudvidelsen ikke at påvirke fortidsmindets værdi som landskabselement. Forud for anlægsarbejderne vil Museum Nordsjælland foretage en arkæologisk undersøgelse. Derfor vurderes påvirkningen af fortidsmindebeskyttelseslinjen at være lille.

Omkring Månepletvej er et område udpeget med fortidsminde-udstrækning. Området vil blive undersøgt af det lokale museum inden anlægsarbejderne påbegyndes.

Inden anlægsarbejdet går i gang, skal de lokale museer have mulighed for at undersøge for fortidsminder, og anlægsarbejdet vil blive udsat, hvis der under arbejdet bliver fundet arkæologiske spor, så eventuelle fortidsminder sikres.

9.3.3.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Påvirkningen af arkæologi og kulturarv vurderes at være minimal når udbygningen er færdig.

9.3.4 Befolkning og menneskers sundhed

9.3.4.1 Eksisterende forhold

Der vil ikke være væsentlige påvirkninger af etablerede rekreative områder eller stier. Eksisterende stier vil blive opretholdt, selvom der kan forekomme midlertidige lukninger under anlægsarbejderne, og nogle rekreative områder kan blive benyttet til midlertidige arbejdsarealer.

9.3.4.2 Påvirkning under anlægsfasen

Anlægsarbejderne tilrettelægges således, at det indebærer færrest mulige gener for de lokale bysamfund og de direkte berørte naboer. Motorvejsbyggeriet gennemføres så vidt muligt inden for normal arbejdstid

på hverdage. Dog vil der i få særlige tilfælde (f.eks. ved udvidelse af eksisterende baneunderføringer) være nødvendigt at udvide arbejdstiden til nat- og weekendarbejder i korte perioder.

Udbygning af motorvejen vil give anledning til lokale og regionale emissioner af støv og luftforurenende stoffer fra transport og entreprenørmateriel. Spredningsforholdene i projektområdet er gode, så luftforureningen ophobes ikke og vurderes ikke at have en betydelig påvirkning.

9.3.4.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Det vurderes ikke at støjen som følge af udvidelsen vil få væsentlig negativ betydning for friluftsområder og rekreative arealer, da der etableres støjvolde og -skærme.

9.3.5 Støj og vibrationer

9.3.5.1 Eksisterende forhold

På nuværende tidspunkt er der ca. 310 boliger, hvor støjen er over 58 dB. Hvis trafikken fremskrives til 2025, og vejen er uændret, vil trafikudviklingen medføre ca. 530 boliger med støj over 58 dB. Det vil primært være boliger i kategorien 58-63 dB, der vil blive forøget.

9.3.5.2 Påvirkning under anlægsfasen

Udvidelsen til motorvej kan gennemføres uden at der vil være gener fra vibrationer. Det gælder både i anlægsfasen, og når motorvejen er åbnet.

Motorvejsbyggeriet kan normalt gennemføres inden for normal arbejdstid på hverdage, men i særlige tilfælde, hvor arbejdet påvirker eksisterende veje eller jernbaner, kan det være nødvendigt at udvide arbejdstiden. Når der kun arbejdes inden for normal arbejdstid, vil der ikke være boliger, der vil blive påvirket af støj over 70 dB, som normalt er kommunernes grænseværdi for anlægsstøj.

Støjen fra anlægsarbejdet på strækningen og ramperne ved udvidelse af tunneler og broer samt transport af materialer på offentlig vej vil have en begrænset varighed, og kan samtidig være varierende i omfang og intensitet.

Alle tunnelerne skal forlænges, og det indebærer, at der skal rammes spuns, hvilket er en støjende anlægsaktivitet. Varigheden af ramning er som udgangspunkt kort, dvs. ca. 2-6 dage i forbindelse med hvert bygværk og kun inden for normal arbejdstid.

Det er generelt vanskeligt at reducere støjen fra anlægsaktiviteter. Arbejdet foregår spredt over store arealer, flyttes løbende og kræver ofte adgangsveje fra flere retninger, og det er vanskeligt at placere en hensigtsmæssig støj-afskærmning.

Arbejdet vil blive planlagt, så det tilstræbes at overholde gældende grænser for anlægsstøj. I forbindelse med anlægget vil det imidlertid ikke kunne undgås, at der i perioder vil ske overskridelse af de normalt anvendte grænser for støj, som kommunerne anvender i forbindelse med vurdering af støjgener ved anlægsarbejde.

De nærmeste naboer vil løbende blive holdt orienteret. I forbindelse med særligt støjende anlægsaktiviteter som f.eks. ramning af spuns og i situationer, hvor det er nødvendigt at arbejde uden for normal arbejdstid, vil det også blive oplyst, hvor længe arbejdet vil foregå.

9.3.5.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Støjniveauet fra den eksisterende motortrafikvej er beregnet for år 2015, i en situation med fremskrevet

trafik og uden projektet i år 2025, samt med projektet og de forudsatte støjafskærmninger i år 2025. For projektet er der desuden tillagt 10 % trafikvækst frem til år 2035.

Når vejen udbygges til motorvej, vil det samlede antal af boliger over 58 dB blive mindre i år 2035 pga. de støjdæmpende indsatser i projektet. Der vil være lidt flere boliger i de høje støjintervaller og boliger langs strækningen, hvor støjniveauet vil stige.

Samlet set vil de støjdæmpende indsatser betyde, at antallet af de støjbelastede boliger vil falde fra ca. 530 boliger til ca. 380 boliger i forhold til en situation, hvor vejen ikke udvides og hvor der ikke etableres støjdæmpende tiltag. Reduktionen er størst for boliger med støj på 58-63 dB og skyldes effekten af de støjdæmpende tiltag, selvom trafikken er fremskrevet med yderligere 10 år og med en højere trafikmængde og hastighed. For andre boliger stiger støjen, fordi boligerne ikke er placeret på strækninger med støjafskærmning.

Lokalitet	Ca. længde	Ca. højde	Placering ift. motorvejen
Søparken	Udvidelse af eksisterende støjvold	9 m	Øst for
Røglevej	0,2 km støj-skærm	4 m	Øst for
Farremosen	0,5 km støj-skærm	4 m	Vest for
Rørmosen	1,6 km støj-skærm	5 m	Øst for
Månepletvej	0,7 km støj-skærm (dels på eksisterende støjvold, dels ny støj-skærm)	4 m	Øst for
Hejrevej	1,3 km	4 m	Øst for

	støj- skærm		
Rosenvej	0,7 km støj- skærm	4 m	Vest for

Tabel 13. Planlagt støjafskærmning Hille-rødmotorvejens forlængelse.

Der er i støjberegningerne i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen forudsat en såkaldt SRS-belægning, som ikke længere anvendes. Der anvendes nu en anden type belægning med en lidt lavere støjdæmpende effekt. Muligheden for at tilpasse de foreslåede støjreducerende tiltag herefter vil blive vurderet i detailprojekteringen.

Det bemærkes, at den præcise placering, højde og udstrækning af de enkelte skærme og/eller støjvolde først vil blive fastlagt ved detailprojektering af vejanlægget.

9.3.6 Natur og biodiversitet

9.3.6.1 Eksisterende forhold

Idet udvidelsen til motorvej vil foregå inden for et areal, som allerede er forberedt til vejen, og da motortrafikvejen i forvejen er stor barriere for vilde dyr, vil udvidelsen ikke have store konsekvenser for naturen.

Der er tre forskellige beskyttelser af natur i området: Natura 2000, naturbeskyttelsesloven og skovloven.

9.3.6.2 Påvirkning under anlægsfasen

Under anlægsarbejdet vil der ske en midlertidig påvirkning af tre § 3-beskyttede moser, og i alt vil op til 12.400 m² mose blive påvirket af anlægsarealer. Selve det permanente vejanlæg vil inddrage 7.100 m² mose.

Selve vejarealet vil derudover direkte påvirke ni § 3 beskyttede regnvands-bassiner. Derudover inddrages to vandhuller på i alt 1.650 m² til det permanente vejanlæg.

Inden for undersøgelseskorridoren er der registreret tre skovlokaliteter, Gammel Keldskov og Brødeskov vest og øst for motortrafikvejen. Skovene er fredskov, og i Brødeskov Vest fældes træer og buske inden for arbejdsarealerne. Dette berører 6.400 m² af skoven, som reetableres efter endt anlægsarbejde.

For at hindre at padden bevæger sig ind på arbejdsarealet, vil der blive opsat paddehegn mellem paddelokaliteter og arbejdsarealet. Efter endt anlægsarbejde reetableres arealet, så mindst samme naturkvalitet indfinder sig, som inden anlægsarbejdet blev igangsat.

Redetræer for rovfugle og flagermus fældes kun i efteråret, hvor træerne ikke benyttes til ynglested eller til vinterdvale. Desuden fældes træerne på en måde som giver flagermus mulighed for at undslippe de fældede træer.

9.3.6.3 Natura 2000

Umiddelbart nordøst for undersøgelseskorridoren findes Natura 2000-område nr. 133, Gribskov, Esrum Sø, Esrum Å og Snævret Skov.

I den del af Natura 2000-området, der ligger nærmest undersøgelseskorridoren, er der udpeget rigkær, ege-blandskov og kildevæld henholdsvis ca. 900 m, ca. 1 km og ca. 1,6 km øst for undersøgelseskorridoren. Den nærmeste kendte forekomst af arter på udpegningsgrundlaget er stor vandsalamander, der bl.a. er kendt fra Strødam-reservatet, som ligger ca. 800 m øst for undersøgelseskorridoren.

Ved Frederiksværksgade, som er en underføring, grundvandsænkes der permanent omkring bygværket i dag. I forbindelse med ombygning af bygværker skal der foretage en supplerende grundvandssænkning i anlægsfasen. Afstanden til Natura 2000-områder nr. 133 er 1,5 km, og der er derfor ingen påvirkning ved denne grundvandssænkning, da afstanden er stor, og da der foretages re-infiltration.

Ved etablering af kantopsamling vil vejvand ledes til regnvandsbassiner, hvor forurenende stoffer tilbageholdes, og vandet forsinkes inden udledning til Natura 2000 området nr. 134 Roskilde Fjord via Lyng Å, Kollerød Å og Havelse Å. Det vurderes, at en udbygning til motorvej vil medføre en lille miljøpåvirkning af vandløbene, hvoraf enkelte gennemløber Natura 2000 område nr. 261 Freerslev Hegn, og ingen påvirkning af vandkvaliteten i slutrecipienterne Roskilde Fjord og Arresø.

Natura 2000 området Freerslev Hegn, nr. N261 er først udpeget i forbindelse med justeringen af Natura 2000-områdernes grænser i november 2018 og efter udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen for Hillerødmotorvejens forlængelse. Der er efter Miljøstyrelsens høringssvar i forbindelse med anlægsloven udført en væsentlighedsvurdering af Natura 2000-området, som viser at der ikke vil være nogle væsentlige negative påvirkninger af Freerslev Hegn ved udbygningen til motorvej.

Der sker ingen påvirkning – hverken direkte eller indirekte - af Natura 2000 områdernes udpegningsgrundlag ved udbygningen af vejen.

9.3.6.4 Påvirkning når udbygningen er færdig

For at afbøde de påvirkninger, der vil forekomme, vil der blive etableret erstatningsvandhuller og moser, og der vil blive etableret en passagemulighed for padder ved Enebakken. Ydermere vil underføringen af Kollerød Å blive åbnet op med banketter, som vil give mindre dyr, såsom ræv og pindsvin, mulighed for at passere vejen i sikkerhed.

Nedlæggelse og forstyrrelse af moser og vandhuller etableres erstatnings-natur minimum i forholdet 1:2.

For at erstatte den fældede skov genplantes den på midlertidige arbejdsarealer og fredskov vil blive erstattet i forholdet op til 1:2.

For at forbedre og sikre de økologiske forbindelser under motorvejen ved Kollerød Å udskiftes eksisterende vandløbsunderføring med en faunapassage som gør passage for padder og mindre pattedyr mulig.

For at forbedre og sikre de økologiske forbindelser til moseområderne ved Sønder Strødam og Enebakken etableres en tør faunapassage til padder under motorvejen. Faunapassagen etableres sammen med paddehegn på hver side af passagen, så padder, der forsøger at sprede sig, ledes til den sikre passage.

Igennem Brødeskov retableres vildtheget for at undgå trafikdrab på specielt rådyr, som også er farlige for trafikken. Heget vil også medvirke til at mindre pattedyr ledes til den sikre passage langs med Kollerød Å.

Ved indarbejdelse af afværgeforanstaltninger vil konsekvenserne for naturen være minimale.

9.3.7 Grundvand

9.3.7.1 Eksisterende forhold

Der er store grundvandsinteresser i området, og der indvindes væsentlige mængder grundvand til drikkevandsproduktion. Hele vejudvidelsen ligger inden for områder med særlige drikkevandsinteresser og flere indvindingsoplande.

9.3.7.2 Påvirkning når udbygningen er færdig

I forbindelse med udvidelsen til 4-sporet motorvej omlægges hele afvandingssystemet til et kantopsamlingssystem i stedet for det nuværende grøfteafvandingssystem. Dette betyder, at der ikke nedsives eventuelt forurenende vejvand til grundvandet, idet vejvandet ledes til regnvandsbassiner, hvor forurenende stoffer tilbageholdes inden udledning til recipient.

Det er i en konkret risikovurdering for Hillerødmotorvejens forlængelse vurderet, at der ved nedsivning af vejvand langs den kommende motorvej vil være risiko for overskridelse af drikkevandskriteriet for klorid i grundvandet nær den kommende motorvej. De forhøjede værdier vurderes kun at kunne forekomme tæt på motorvejen og i den øverste del af grundvandsmagasinet.

9.3.8 Overfladevand

9.3.8.1 Eksisterende forhold

Følgende målsatte vandløb påvirkes i dag af Hillerødmotorvejens forlængelse og som følge af projektet, vil der skulle udstedes nye tilladelser til udledning af vejvand fra regnvandsbassiner til vandløbene:

- Rørmose Å, tilløb til Lynge Å
- Kollerød Å
- Slånbæk (ingen tillægning hertil)
- Havelse Å
- Æbelholt Å (Ingen tillægning hertil)
- Stenfeltlillegrøften – tilløb til Pøle Å

I dag ledes vand fra vejen ud i grøft. Det eksisterende afvandingssystem er udført uden kantopsamling, men med opsamling i grøfter.

9.3.8.2 Påvirkning når udbygningen er færdig

Omlægningen af afvandingssystemet til kantopsamling betyder, at mange af de eksisterende regnvandsbassiner skal udvides, og at der skal etableres yderligere regnvandsbassiner for at kunne tilbageholde forurenende stoffer, forsinke og håndtere den øgede mængde vejvand.

Fra regnvandsbassinerne udledes vejvandet til vandløbene Rørmose Å (tilløb til Lynge Å), Slånbæk (tilløb til Lynge Å), Lynge Å, Kollerød Å, Havelse Å og Stenfeltlillegrøften.

Det vurderes, at udbygning til motorvej vil medføre en lille miljøpåvirkning af vandløbene. Der vil ikke ske påvirkning af vandkvaliteten i slutrecipienterne Roskilde Fjord og Arresø. Der vil dog ikke være nogen direkte risiko for smådyr og fisk ved at udlede til de nævnte vandløb, da forurenende stoffer tilbageholdes i regnvandsbassinerne.

9.3.9 Forurenet jord

9.3.9.1 Eksisterende forhold

Eksisterende rabatjord og sedimenter i regnvandsbassiner er generelt lettere forurenet med olie, oliestoffer og tungmetaller. Desuden er der på en del lokaliteter kendte forureninger fra f.eks. slaggeudlægning, og der kan være lavninger i projektområdet, som er opfyldt med affald. Håndtering og bortskaffelse af forurenet jord vil blive håndteret efter gældende regler.

Den mulige lettere forurenede rabatjord kan anvendes i de nye rabatter eller anvendes i støjvolden ved Lillerød.

Der er foretaget en systematisk gennemgang af jordforureningsmæssige forhold i undersøgelseskorridoren, der dækker projektområdet og de nærmeste omgivelser. Inden for korridoren findes flere arealer, der er kortlagt (V1 eller V2) eller områdeklassificeret efter jordforureningslovens bestemmelser.

Der er desuden foretaget en gennemgang af ældre kort og luftfotos fra en række år med henblik på at lokalisere eventuelle mulige opfyldninger med forurenende materialer af lavninger mv. inden for undersøgelseskorridoren.

9.3.9.2 Påvirkning under anlægsfasen

Når gravearbejderne påbegyndes, opgraves først kendte forureninger, som analyseres for deres forureningsgrad, og enten anvendes i projektet eller køres til et godkendt modtageanlæg, som kan rense eller bortskaffe jorden.

Forurenet jord vil altid blive håndteret, så det ikke kommer i kontakt med mennesker eller kan forårsage forurening af anden jord, overfladevand eller grundvand.

9.3.10 Råstoffer, jord og affald

9.3.10.1 Påvirkning under anlægsfasen

Projektet kan påvirke de råstofgraveområder og råstofinteresseområder, der ligger i nærheden af motortrafikvejen, da ombygninger/nye bygværker, afvandingssystem og samkørselpladser kræver forbrug af materialer, ressourcer og råstoffer.

Der vil blive forbrugt ca. 158.000 m³ grus, som skal opgraves fra råstofgrave, og derfor ikke kan anvendes i andre projekter. Desuden skal der forbruges ca. 260.000 m² ny asfalt.

Genbrug af eksisterende materialer har høj prioritet, og i alt bliver der opbrudt og genanvendt ca. 29.000 m² asfalt og renoveret ca. 159.000 m² asfalt. Der vil blive genbrugt ca. 248.000 m³ råjord (af ca. 289.000 m³ råjord), mens resten af råjorden, ca. 163.000 m³ muld og ca. 55.000 m³ jord fra regnvandsbassiner, vil blive anvendt til støjsikring af borgere.

Det opgjorte forbrug af råstoffer vurderes ikke at være problematisk set ud fra et regionalt og nationalt råstofindvindings synspunkt, selvom et forbrug på ca. 158.000 m³ grus ikke er ubetydeligt. Det vurderes, at ressourceforbruget vil have en lille påvirkning, da anvendelsen af jomfruelige råstoffer begrænses mest muligt ved f.eks. at erstatte dem med genbrugsmaterialer, og da der stilles krav til leverandørerne om anvendelse af miljøvenlige produktionsmetoder og teknologier.

Udvidelse af vejen, ombygninger/nye bygværker, udskiftning af eksisterende afvandingssystem skaber affald.

En stor del af asfalt og jord anvendes direkte i vejudvidelsen. Der er derfor ikke tale om affald, som betegnes som materialer, der ikke kan benyttes i samme projekt.

Broer og andre bygværker på strækningen er fra slutningen af 1970'erne, og der er derfor risiko for, at der kan være forurenede byggematerialer. Inden nedrivningen af bygværkerne, undersøges de for indhold af forurenende stoffer. Således kan evt. bygningsforurening håndteres ansvarligt og efter gældende lovgivning, så stoffer som tungmetaller, asbest og PCB ikke kan skade menneskers sundhed og miljøet generelt.

9.4 Miljø- og naturmæssige konsekvenser af udbygning af Ålbæk-Skagen

På udbygningsstrækningen på rute 40 findes retningslinjer for følgende udpegninger i det åbne land, som vejprojektet skal forholde sig til: kulturhistoriske bevaringsværdier, bevaringsværdige landskaber, naturbeskyttelsesinteresser, potentielle naturbeskyttelsesinteresser, potentielle økologiske forbindelser samt lavbundsarealer.

Da der er tale om udbygning af en eksisterende vej, vil arealinddragelserne inden for planområderne være begrænsede, og det vurderes derfor, at påvirkningerne ikke vil medføre, at rammeområderne og lokalplanområdernes anvendelsesformål hindres.

Miljøkonsekvensrapporten og Natura 2000 konsekvensvurderingsrapporten omhandler de forventede miljømæssige konsekvenser af udbygning af vejen mellem Aalbæk og Skagen, jf. lovens § 1, stk. 1, nr. 4.

9.4.1 Planforhold

9.4.1.1 Eksisterende forhold

De to delstrækninger, der udbygges, ligger i Frederikshavn Kommune.

Der foreligger kommuneplanrammer for ”Ålbækvej, sommerhusområde”

og ”Bunken, rekreativt område”(campingplads). Desuden findes en lokalplan ”Til sommerhusbebyggelse Nord for Ålbæk”. Der henvises til Miljøkonsekvensrapporten på Vejdirektoratets hjemmeside.

9.4.1.2 Påvirkning i anlægsfasen

Adgangsforholdene til campingpladsen i Bunken ændres, men der vil under hele anlægsperioden blive opretholdt adgang til campingpladsen.

Til og frakørselsforholdene til sommerhusområdet nord for Ålbæk ændres, ligesom der vil ske ændringer af interne vejforbindelser i sommerhusområdet. Der vil under anlægsfasen blive opretholdt vejforbindelse til alle sommerhuse.

Etablering af støjskærm på en ca. 1400 m strækning langs sommerhusområdet vil inddrage en smal bræmme af randbevoksning mellem sommerhusområdet og den eksisterende vej.

9.4.1.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Efter udbygningen er der færre vejadgange fra campingpladsen i Bunken og sommerhusområdet nord for Ålbæk til statsvejen.

9.4.2 Landskab og visuelle forhold

9.4.2.1 Eksisterende forhold

Landskabet mellem Ålbæk og Skagen er kendetegnet ved tre overordnede landskabskarakterer: klitplan-

tager, åbent klitlandskab og spredt bebygget marklandskab. De to veldefinerede landskabskarakterer – plantagerne og klitlandskabet - komplementerer på denne vis hinanden og giver, samlet set, landskabet mellem Ålbæk og Skagen et stærkt naturpræg.

Mellem Hirtshalsvej og Råbjergvej er landskabet kendetegnet ved en sammensætning af åbent, fladt marklandskab vest for Ålbækvej og et let bølget klitlandskab med rimmer og dobber (naturtype i Vendsyssel) langs med kysten.

Skagen Klitplantage omfatter hele den nordlige delstrækning fra Hulsig Hede og Plantagen til rundkørslen ved Flagbakkevej. Plantagen er, ligesom Bunken Klitplantage, kendetegnet ved en stor variation af afgrænsede og åbne landskabsrum, blandet løv- og nåleskov, lysåbne skovbryn, rydninger og enkelte åbne marker.

9.4.2.2 Påvirkning i anlægsfasen

I anlægsfasen vil der være direkte påvirkninger af landskab og geologi i forbindelse med terræn- og jordarbejde, fjernelse af bevoksning, omlægning af kryds og lokalveje mv., som også vil medføre visuelle påvirkninger i anlægsfasen igennem. Det forudsættes, at arealer, der ikke indgår i det blivende anlæg, retableres, når anlægsarbejdet er overstået, og der genplanter på dele af strækningerne. Derfor vurderes påvirkningerne at være af mindre betydning.

9.4.2.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Udvidelsen vil ikke ændre vejens synlighed gennem klitplantagerne eller påvirke den eksisterende landskabskarakter, og påvirkningen er derfor uden betydning for klitplantagerne.

Den nordlige delstrækning begynder i Hulsig Hede, der er udpeget som værdifuldt landskab. Landskabet er kendetegnet ved den markante overgang mellem åbent klitlandskab og Skagen Klitplantage, hvilket understreges af vejforløbet, hvor svinget skaber en visuel opdeling af de to landskabsrum. Vejudvidelsen skaber et bredere vejrum med længere udsyn fremad, hvilket ikke vil påvirke den eksisterende landskabskarakter, og derfor vurderes påvirkningen at være ubetydelig.

I en årrække vil selve vejrummet opleves større, indtil bevoksningen er vokset op, men påvirkningen vurderes at være af mindre betydning.

Mellem rundkørslen ved Hirtshalsvej og frem til Perlevej placeres en støjskærm umiddelbart øst for den eksisterende cykelsti. Landskabet omkring Ålbækvej har lokalt på denne strækning karakter af åbent land med et stærkt kulturpræg. En støjskærm på strækningen vil påvirke denne karakter ved at tilføre området et mere urbant præg og være af moderat betydning.

9.4.3 Arkæologi og kulturarv

9.4.3.1 Eksisterende forhold

Langs de to delstrækninger er kendskab til enkelte fortidsminder i form af et saltindvindingsanlæg fra middelalder/renæssancen, militære anlæg fra Anden Verdenskrig, samt spor fra bebyggelse og mindre voldsystemer i perioden fra middelalder og frem til nyere tid.

9.4.3.2 Påvirkning i anlægsfasen

Vejdirektoratet vil forud for anlægsaktivitet lade museet gennemføre en arkæologisk forundersøgelse for at få af- eller bekræftet tilstedeværelsen af skjulte fortidsminder inden for dele af det pågældende anlægsområde jf. museumslovens §§ 25 og 26.

9.4.3.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

I driftsfasen vil der ikke være risiko for yderligere påvirkninger, idet der ikke foretages yderligere anlægsarbejde, og der er således ikke risiko for fysisk påvirkning af fund eller fortidsminder.

9.4.4 Befolkning og menneskers sundhed

9.4.4.1 Eksisterende forhold

Rute 40 mellem Ålbæk og Skagen er en allerede eksisterende vej, og på de to strækninger er der kun få og spredte boliger. Hele området langs med rute 40, herunder Bunken Klitplantage og Skagen Klitplantage rummer forskellige rekreative stier i form af vandreruter, ridestier, cykelruter, mountainbike ruter og friluftsfaciliteter som campingpladser og bålpladser mv. Der er sommerhusområder med kystlinjer ud til Skagerrak (mod vest) og Kattegat (mod øst).

9.4.4.2 Påvirkning i anlægsfasen

Generelt forventes anlægsarbejdet at foregå inden for normal arbejdstid på hverdage, og støjpåvirkningen vil være midlertidig, ligesom anlægsarbejdet løbende vil flytte sig langs udbygningsstrækningen. Boliger og sommerhuse beliggende i nærmere afstande til arbejdet kan på et vilkårligt tidspunkt i løbet af anlægsfasen blive udsat for støj mellem henholdsvis 70 dB(A) og 40 dB(A), som kan virke generende. Da strækningsrelaterede anlægsarbejder er midlertidige og vil variere, forventes de ikke at give anledning til sundhedsmæssige konsekvenser og derfor at medføre mindre påvirkning.

9.4.4.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Udbygningen af vejen vil forbedre mobiliteten for områdets beboere og gæster, samtidig med at trafiksikkerheden for vejens brugere forbedres, og risikoen for skader ved et trafikuheld derved begrænses.

Vejtrafikken bidrager med en støjbelastning af især et større antal sommerhuse og en campingplads. Som en del af projektet etableres en mindst 1.400 m lang støjskærm ved sommerhusområdet, hvilket vil medføre, at den samlede støjbelastning fra vejen reduceres. Støjen kan virke meget generende for folk, der opholder sig i boliger, sommerhuse og på campingpladsen. I særlige tilfælde kan det også påvirke helbredet negativt. Det vurderes derfor, at projektet kan medføre en moderat påvirkning for menneskers sundhed for den del af befolkningen, der bor i området op til vejen.

9.4.5 Støj

9.4.5.1 Eksisterende forhold

Enkelte helårsboliger og et større antal sommerhuse er i dag påvirket med vejstøj over de vejledende grænseværdier for boligområder og rekreative områder. I alt 87 boliger og sommerhuse vurderes at være belastet med vejstøj over de vejledende grænseværdier i referencesituationen.

9.4.5.2 Påvirkning i anlægsfasen

Støjfølsomme funktioner, f.eks. friluftsarealer, der ligger tættere på anlægsområdet end ca. 25 meter, kan blive udsat for støj, som overstiger kriterieværdien for væsentlig støj på 70 dB(A), i forbindelse med opbrydning af belægninger, komprimering og opbygning af vejkasse og drift af arbejds- og depotpladser.

Støjfølsomme funktioner, der ligger tættere på anlægsområdet end ca. 45 meter, kan blive udsat for støj, som overstiger kriterieværdien for væsentlig støj på 70 dB(A), i forbindelse med jordhåndtering, transport af materialer på anlægsområdet og etablering af vejbelægning.

Anlægsarbejdet vil løbende flytte sig langs udbygningsstrækningen, og boliger og sommerhuse inden for de angivne afstande til Ålbækvej kan på et tidspunkt i anlægsfasen blive udsat for støj over henholdsvis 70 dB(A) og 40 dB(A). Det vurderes således, at strækningsrelaterede anlægsarbejder vil medføre mindre påvirkning.

9.4.5.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Udbygning af vejen til 2+1 vej vil medføre en marginal forøgelse af støjbelastningen på strækninger uden støjafskærmning som følge af lidt højere gennemsnitlig kørehastighed.

Etablering af en mindst 1.400 m lang og ca. 4 m høj støjskærm øst for vejen umiddelbart nord for Hirtshalsvej vil medføre, at antallet af støjbelastede sommerhuse bliver reduceret væsentligt. Efter udbygning af vejen og etablering af støjskærm vurderes 44 boliger og sommerhuse at være påvirket med vejstøj over de vejledende grænseværdier.

9.4.6 Natur og biodiversitet

9.4.6.1 Eksisterende forhold

Den sydlige halvdel af den sydlige delstrækning er mod vest domineret af åbent land udlagt til landbrug med spredt bebyggelse, mindre træbevoksninger og læhegn. Øst for vejen i den sydlige del af delstrækningen er en bræmme af sommerhuse, som ud mod havet går over i et smalt kystklitlandskab langs kysten. Den nordlige halvdel af delstrækningen domineres af træbevoksninger, som mod vest primært er nåletræsplantage med en smal bræmme af løvtræer langs rute 40. Mod øst er en blanding af nåletræsplantage, kystklitlandskab og Skagen Sydstrand Camping.

Langs den sydlige delstrækning er de lysåbne områder på østsiden af vejen domineret af hede i form af kystklitter. På vestsiden af vejen findes spredte ferske enge og moser mellem de dyrkede marker. To steder på strækningen findes § 3 beskyttede søer, hvoraf den ene er tørlagt og fremstår som mose i dag.

Skagen Klitplantage omfatter hele den nordlige delstrækning fra Hulsig Hede og Plantagen til rundkørslen ved Flagbakkevej. Plantagen er i dag kendetegnet ved en stor variation, skiftende mellem lukket løv- og nåleskov, åben lynghede, nyplantninger og markarealer. I den nordlige del af delstrækningen findes et stort, lysåbent engområde med græssende dyr. Mod syd munder delstrækningen ud i Hulsig Hede.

Naturen langs den nordlige delstrækning består mest af sandflugtsplantage i kliterræn, og den beskyttede natur begrænser sig derfor til de lysåbne områder. Det drejer sig hovedsageligt om selve Hulsig Hede, der strækker sig lidt ind i den sydlige del af korridoren på delstrækningen, og så et stort, lysåbent engområde i den nordlige del af delstrækningen.

Der er registreret en enkelt bilag IV-padde, spidssnudet frø, inden for undersøgelseskorridoren på den sydlige delstrækning. Af fredede paddere blev der registreret butsnudet frø og enkelte fund af skrubtudse. I kystklitlandskabet øst for vejen er der i forbindelse med feltundersøgelserne observeret et enkelt individ af markfirben. Landskabet vurderes velegnet til markfirben. Der er registreret hugorm et enkelt sted inden for korridoren, og ligeledes er der observeret spor af odder. Der er generelt meget få egnede yngle- og rastesteder for flagermus på den sydlige delstrækning. De træbevoksede arealer består hovedsageligt af forstligt drevne nåletræsplantager og i mindre grad af små bevoksninger med yngre løvtræer. Disse træer har en meget lav sandsynlighed for at udgøre potentielle yngle- eller rastested for flagermus.

På den sydlige delstrækning er odder den eneste bilag IV-art, der potentielt forekommer inden for projektområdet.

Der er registreret større forekomster af orkidéer på flere engarealer i den sydligste del af delstrækningen. Det drejer sig om arterne bakke-gøgelilje, plettet gøgeurt og purpur-gøgeurt.

Af fredede padder er der på den nordlige delstrækning en enkelt gang inden for korridoren registreret skrubtudse. Der er ikke registreret bilag IV-padder inden for delstrækningen. Der er registreret markfirben otte steder på den nordlige delstrækning. Omgivelserne langs vestsiden af den eksisterende vej vurderes generelt at udgøre egnede levesteder for markfirben. Der er registreret hugorm tre steder inden for korridoren på den nordlige delstrækning. Der er generelt meget få egnede yngle- og rastesteder for flagermus på den nordlige delstrækning.

Markfirben er den eneste bilag IV-art, der potentielt forekommer inden for projektområdet

Der er tidligere registreret en række insekter inden for korridoren, som er opført på den danske rødliste. Det drejer sig om gråbåndet bredpande, svalehale, gul humlesvirreflue og engblåfugl.

9.4.6.2 Påvirkning under anlægsfasen

Projektet omhandler udvidelse af en eksisterende vej med et ekstra spor, og det er derfor kun naturområder, som ligger tæt på vejen, der kan blive berørt af projektet.

På den sydlige delstrækning vil en mindre del af et enkelt moseområde blive inddraget, ligesom en smal bræmme fredskov på den vestlige side af vejen inddrages. På den sydlige delstrækning findes også seks beskyttede vandløb, der alle føres under den udbyggede vej i deres nuværende profil.

Den nordlige delstrækning løber igennem et stort område med fredskov, hvor der forekommer spredte lokaliteter med beskyttet natur, f.eks. enkelte heder og ferske enge, som vil blive påvirket som følge af arealinddragelse, hvor vejen udvides. En smal bræmme fredskov arealinddrages på det meste af delstrækningens østlige side. De permanent inddragede arealer med beskyttet natur og fredskov erstattes som udgangspunkt i forholdet 1:2.

På den sydlige delstrækning er odde den eneste bilag IV-art, der potentielt forekommer inden for projektområdet. Påvirkningen af odde vurderes at være midlertidig og af mindre betydning, og vil således ikke udgøre en forringelse af den økologiske funktionalitet for artens yngle- og rastesteder.

På den nordlige delstrækning er markfirben den eneste bilag IV-art, der potentielt forekommer inden for projektområdet. Der vil blive taget hensyn til en evt. forekomst af markfirben inden for projektområdet i forbindelse med detailfasen. Derfor vurderes det, at områdets økologiske funktionalitet som yngle- og rastested for markfirben ikke forringes som følge af projektet.

Der forekommer enkelte bestande af invasive plantearter på begge delstrækninger, og der vil blive taget de fornødne foranstaltninger, der skal sikre, at de invasive arter ikke spreder sig som følge af anlægsarbejdet.

9.4.6.3 Påvirkning, når udbygningen er færdig

Da dette projekt omhandler udvidelse af en eksisterende vej, vurderes det, at projektet ikke vil medføre en yderligere påvirkning af naturforhold, der samlet set for begge delstrækninger vurderes at være ubetydelig. Nedenfor er de forskellige naturforhold beskrevet kort.

9.4.6.4 Afværgeforanstaltninger

Under anlægsarbejderne vil der være fokus på at minimere indgreb i naturområder, at opsætte midlertidigt

hegn for at afgrænse anlægsarbejdet, at benytte køreplader for at fordele trykket fra entreprenørmaskiner og at forhindre udledning af miljøfremmede stoffer fra byggematerialer og maskiner.

For at reducere eller kompensere for påvirkning af § 3-naturtyperne mose, eng og hede indarbejdes følgende afværgeforanstaltninger i projektet: I områder, hvor arbejdsarealerne ligger nærmere end fem meter fra beskyttet natur, opsættes tydelig markering af grænsen for arbejdsarealerne. I områder, hvor arbejdsarealerne ligger nærmere end fem meter fra beskyttet natur, og hvor terrænet enten er fladt eller skråner ned mod de beskyttede arealer, skal der etableres en barriere, der begrænser afstrømning af væsker, sediment og materialer ud i de beskyttede områder.

Det tilstræbes, at der opretholdes afstande til vandløb (minimum to meter fra kronekanten), der forhindrer fysisk forstyrrelse og påvirkninger i øvrigt fra anlægsområdet og arbejdspladser.

Midlertidig inddragelse af beskyttede naturområder i anlægsfasen reetableres til den oprindelige naturtype og tilstand efter arbejdets ophør. Ved midlertidig inddragelse af beskyttet natur i anlægsperioden skal der udlægges køreplader på hele det inddragede areal. Reetablerede naturområder af typen eng og overdrev plejes ved f.eks. høslæt og med bortskaffelse af det afslåede materiale de første år efter reetablering for at fremme vegetationens reetablering. Permanent inddraget beskyttet natur erstattes ved etablering af tilsvarende naturtype som udgangspunkt i arealforholdet 1:2. Etablering af erstatningsnatur foretages på naturligt velegnede lokaliteter. Erstatningsnatur kan være i form af ny natur eller genopretning af ødelagt natur. Nedlægning af naturområder i forbindelse med anlægsarbejdet skal så vidt muligt ske uden for ynglesæsonen for fugle og padder, der strækker sig fra 1. marts til 1. august. Udviklingen af vegetationen i nyanlagt erstatningsnatur følges ved overvågning, indtil arealerne kan § 3-registreres. Herefter kan overvågningen ophøre.

9.4.6.5 Natura 2000

Udvidelsesprojektet forløber igennem Natura 2000-området N2 Råbjerg Mile og Hulsig Hede, der består af Habitatområde H2, Råbjerg Mile og Hulsig Hede og Fuglebeskyttelsesområde F5, Råbjerg Mile og Hulsig Hede.

Der er gennemført en Natura 2000 væsentlighedsvurdering og en Natura 2000 konsekvensvurdering med henblik på at vurdere omfanget af udbygningsprojektets påvirkning på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området og beskrivelse af kompenserende foranstaltninger.

Natura 2000 konsekvensvurderingen viser, at vejprojektet vil inddrage følgende arealer med prioriterede naturtyper:

- Grå/Grøn klit: 8.752 m²
- Klithede: 4.149 m²

Det samlede kortlagte areal i Natura 2000-området N2 med de to prioriterede naturtyper udgør 31.952.989 m², og det inddragede areal med prioriterede naturtyper udgør således ca. 0,04 % af det samlede kortlagte areal med disse naturtyper.

Det er små arealer med de prioriterede naturtyper, der inddrages og det samlede areal, der inddrages, udgør en meget lille del af det samlede areal med naturtyperne inden for Natura 2000-området.

Idet gennemførelse af projektet dog medfører arealinddragelse af et lille areal med de prioriterede habitat-naturtyper, kan det ikke afvises, at projektet kan medføre en negativ indflydelse på opretholdelsen eller opnåelsen af gunstig bevaringsstatus, herunder det konkrete mål om en fremgang eller stabil udvikling i areal og tilstand, og dermed kan projektet bevirke en skade på naturtypen i Natura 2000-område N2.

Vejprojektet inddrager desuden følgende arealer med øvrige habitatnaturtyper:

- Klitlavning 2.277 m²
- Skovklit 30.964 m²
- Gråris 1.499 m²

Idet gennemførelse af projektet medfører arealinddragelse af et areal med disse habitatnaturtyper, kan det ikke afvises, at projektet kan medføre en negativ indflydelse på opretholdelsen eller opnåelsen af gunstig bevaringsstatus, herunder det konkrete mål om en fremgang eller stabil udvikling i areal og tilstand, og dermed kan projektet bevirke en skade på naturtypen i Natura 2000-område N2.

I alt påvirkes 4,76 ha habitatnatur ud af de samme naturtypers samlede kortlagte areal på 3.807 ha inden for Natura 2000-område N2, svarende til ca. 0,13 % af det samlede kortlagte areal.

Ifølge Natura 2000-basisanalyse for N2 og artsportalen påvirker projektet ingen kendte forekomster af levesteder for hedepletvinge i Natura 2000-området. Det kan ikke afvises, at projektet medfører arealinddragelse af områder, hvor der forekommer djævelsbid, som potentielt kan udgøre levesteder for hedepletvinge. Men da udbredelsen af djævelsbid og hedepletvinge generelt vurderes at være i fremgang i området, vurderes det, at potentielle arealinddragelser af arealer med djævelsbid uden for kendte levesteder for arten ikke vil medføre væsentlig påvirkning på forekomsten af hedepletvinge i Natura 2000-område N2.

Ifølge Natura 2000-basisanalyse for N2 og artsportalen påvirker projektet ingen kendte forekomster af levesteder for stor vandsalamander i Natura 2000-området, og der er mere en 3,5 km til registrerede mulige levesteder for arten (omkring Råbjerg Mile). Inddragelser af arealer herunder både våde habitatnaturtyper (klitlavning) og arealer til vinterophold/rastepladser vurderer derfor ikke at påvirke artens muligheder for fortsat at have en stabil forekomst i området.

Natura 2000 konsekvensvurderingen har vurderet de kumulative effekter af projektet. Frederikshavn Forsynings etablering af en ny hovedvandsforsyningsledning vurderes ikke at give kumulativ effekt i forbindelse med anlæg af de to projekter. Der er ikke kendskab til øvrige planer eller projekter, der kan forventes at medføre en øget eller ændret påvirkning af Natura 2000-område N2 og dermed forårsage væsentlige kumulative påvirkninger.

Der skal jævnfør habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, beskrives hvilke kompenserende foranstaltninger, der kan opveje de skader, som projektet potentielt medfører på Natura 2000-netværket i den biogeografiske region

Det vurderes muligt at foretage kompenserende foranstaltninger ved at udvide arealerne med de påvirkede habitatnaturtyper igennem naturpleje inden for Natura 2000-område N2.

Samlet påvirkes der permanent ca. 4,7 ha grå/grøn klit, klithede, klitlavning, skovklit og grårisklit. Der foreslås etableret kompenserende foranstaltninger på samlet ca. 9,1 ha. Arealerne er ejet af henholdsvis Naturstyrelsen og Vejdirektoratet og forslag til plejeforanstaltninger er udarbejdet i samarbejde med Naturstyrelsen Vendsyssel, der vil være udførende på tiltagene.

De kompenserende foranstaltninger vil blive igangsat før anlægsarbejderne starter.

På baggrund af artikel 6, stk. 4, i habitatdirektivet kan beskyttelsen kun - efter anmeldelse til/udtalelse fra EU-Kommissionen - fraviges af andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser. Projektet skal således afvente udtalelse fra EU-Kommissionen.

I driftsfasen vurderes projektet ikke at medføre en øget forstyrrelse i området, blandt andet fordi årsdøgnstrafikken ikke forventes at stige. Dermed vurderes det, at projektet i driftsfasen ikke medfører en påvirkning af arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området.

9.4.7 Grundvand

Der findes terrænnære grundvandsforekomster: dkmj_16_ks og et mindre område med dybe grundvandsforekomster: dkmj_1011_ks. Der findes ingen kendte jordforureninger tæt på vejen, som kan være i risiko for at blive mobiliseret ved eventuelle grundvandssænkninger. Da grundvandssænkningerne generelt forventes at være af kort varighed (fra få uger til få måneder), kan det sikres, at de målsatte grundvandsforekomsters kvantitative og kemiske tilstand ikke vil blive påvirket. Ved eventuel reinfiltration af grundvand, der bortledes ved grundvandssænkninger, vil myndighederne sætte vilkår, der kan sikre, at også reinfiltration kan ske uden risiko for forringelse af de berørte målsatte grundvandsforekomsters tilstand og mulighed for målopfyldelse.

En nærmere redegørelse for de forventede påvirkninger af de målsatte grundvandsforekomster i anlægs- såvel som driftsfasen fremgår af ”Ålbæk – Skagen Miljøkonsekvensvurdering

9.4.7.1 Eksisterende forhold

Der findes drikkevandsindvinding til almen vandforsyning i området langs den nordlige strækning, som også er udpeget som område med drikkevandsinteresser. Skagen Vandværk har en indvindingstilladelse på 1.951.000 m³/år, men hvor der inden for de sidste tre år kun er udnyttet en mindre del af tilladelsen (350-500.000 m³/år).

Der findes en række drikkevandsboringer tilhørende Skagen Vandværk tæt på den nuværende vejstrækning.

9.4.7.2 Påvirkning i anlægsfasen

Udvidelsen af vejen vil betyde, at der vil være behov for at sløjfe fire drikkevandsboringer. Det er blevet oplyst, at det på sigt er planen at udfase drikkevandsproduktionen på Skagen Vandværk. Frederikshavn Forsyning, som driver Skagen Vandværk, har oplyst, at de fire vandindvindingsboringer tættest på vejen vil blive forsøgt prioriteret nedlagt først af hensyn til vejprojektet.

9.4.7.3 Påvirkning, når udbygningen er færdig

Konsekvenser i driftsfasen svarer til de påvirkninger, der er ved den nuværende vej.

9.4.8 Overfladevand

9.4.8.1 Eksisterende forhold

Rute 40, Ålbæk til Skagen berører 2 målsatte vandløb: Vandløb langs Hirtshalsvej: Vandområde ID:o8061 og Troldkær Grøft: Vandområde ID o8063. En nærmere redegørelse for de forventede påvirkninger af de enkelte vandløb i anlægs- såvel som driftsfasen fremgår af ”Ålbæk – Skagen Miljøkonsekvensvurdering”

9.4.8.2 Påvirkning i anlægsfasen

På baggrund af de gennemførte analyser vurderes påvirkningen på såvel de målsatte vandløb og øvrige vandløb i anlægsfasen at være mindre.

9.4.8.3 Påvirkning, når udbygningen er færdig

Der forventes ingen betydende ændringer som følge af udbygningen af de to vejstrækninger. Da der samtidigt ikke forventes et øget antal biler på strækningen, forventes der ikke ændring i vejvandets kvalitet i forhold til den nuværende situation.

I miljøkonsekvensvurderingen er det fundet, at der ikke vil være væsentlig påvirkning af de direkte recipienter. Deraf følger, at der heller ikke vil være påvirkning af slutrecipienterne/kystvand.

9.4.9 Forurennet jord

Rabatjord og sediment i regnvandsbassiner er generelt lettere forurennet med olie, oliestoffer og tungmetaller. Før anlægsarbejdet starter, skal der laves en jordhåndteringsplan og en plan for håndtering af forurennet jord. Der skal laves forureningsundersøgelser, der viser omfang, og hvilke typer af jordforureninger, der er tale om.

9.4.9.1 Eksisterende forhold

Ved gennemgang og sammenligning af gamle målebordsblade og udvalgte årgange af flyfotos og ortofotos (1945, 1954, 1965, 1980, 1985, 1999 og 2014), samt google streetview (2019) er der foretaget en screening for potentielt forurenede arealer ved identificering af følgende fokusområder: fyld- og lossepladser, tidligere anlægs- og oplagsområder (antaget), gamle industriarealer, tidligere vandhuller og tidligere råstofgrave.

Der er ved kortlægningen ikke registreret nogle forureningskortlagte arealer inden for undersøgelseskorridorerne. Ligeledes er der ikke registreret områdeklassificerede arealer. Ved henvendelse til miljømyndighederne (Frederikshavn Kommune og region Nordjylland) er der ikke kommet supplerende oplysninger fra myndighederne vedrørende forurenende aktiviteter eller lokaliteter inden for undersøgelseskorridoren.

9.4.9.2 Påvirkning i anlægsfasen

Håndtering af forurennet jord vil ske efter gældende regler.

9.4.9.3 Påvirkning, når udbygningen er færdig

I forbindelse med vejens drift oprenses vejgrøfter for sediment og bundslam, som kan være forurennet med oliebenzinrester fra vejafvandingen. Dette vurderes at være en positiv påvirkning, da forureningen fjernes under kontrollerede forhold. Spild af olie og andre miljøfremmede stoffer i forbindelse med uheld forventes fjernet i forbindelse med oprydningsarbejdet.

9.4.10 Råstoffer, jord og affald

9.4.10.1 Eksisterende forhold

Der er i følge de gældende råstofplaner ingen råstofgraveområder eller råstofinteresseområder i umiddelbar nærhed af de to delstrækninger mellem Ålbæk og Skagen, der skal udbygges.

9.4.10.2 Påvirkning i anlægsfasen

Der forventes et ret betydeligt overskud af projektjord, som i videst muligt omfang skal anvendes inden for projektet eller i andre projekter i nærområdet. Muld og råjord har et stort sandindhold, og nærmere analyser skal vise, i hvilket omfang denne projektjord kan anvendes i projektet, og dermed reducere behovet for tilført fyld.

Det skønnede forbrug af råstoffer til udbygningen af de to strækninger af rute 40 er opgjort til ca. 49.000

m³ stabilgrus. Det forventede forbrug af asfalt er opgjort til ca. 50.000 ton. Der forventes kun anvendt beton i meget begrænset omfang.

Grus som anvendes i projektet, inkluderer både stabilgrus og bundsikring. Det er materialer, der er naturligt forekommende, men ikke fornybare. Som følge af projektets beskudne størrelse og dermed begrænsede forbrug, vurderes påvirkningen at være mindre.

Asfalt består af sten og grus, der bearbejdes og blandes i et bitumenbaseret olieprodukt, som binder asfalten sammen. Der er et stort energiforbrug forbundet med produktion af asfalt, hvor der forbruges fossile brændstoffer. De primære komponenter, sten og grus, vurderes ikke som knappe ressourcer, mens bitumen er oliebaseret og derfor en knap ressource. Der er tale om en udbygning af eksisterende vej, og forbruget af asfalt vil være begrænset, men der vil fortsat være en miljøbelastning såvel ved produktion som ved udlægning.

Der vil derfor være fokus på mulighed for genanvendelse af asfalt i projektet.

Der skal bruges en marginal mængde beton i forbindelse med projektet svarende til ca. 0.005 % af forbruget af beton i Region Nordjylland årligt. Påvirkningen vurderes at være mindre.

Den primære affaldsproduktion fra projektet stammer fra opbrydning af eksisterende vejkasse, som forventes at generere ca. 4.000 m³ asfalt og ca. 1.500 m³ grus. Dertil kommer en meget begrænset mængde af beton, stål og øvrige materialer.

Den opbrudte asfalt kan blive genanvendt til ny asfalt efter nedknusning, afhængig af kvalitet. Ligeledes kan grus fra eksisterende vejkanter, der opbrydes, genbruges i projektet. Andet affald, som ikke kan genanvendes eller nyttiggøres, vil blive deponeret.

9.4.10.3 Påvirkning, når udbygningen er færdig

Der vil ikke være betydeligt råstofforbrug i driftsfasen bortset fra materialer til vedligehold, f.eks. nyt slidlag. Derfor vurderes påvirkningen samlet set at være ubetydelig.

Almindeligt drift- og vedligehold af de to vejstrækninger vil genere affald. Dette håndteres i henhold til gældende affaldsregulativer, og påvirkningen vurderes derfor at være ubetydelig.

9.5 Støjsolering af boliger

Hvor etablering af støjskærme/støjvolde ikke vurderes at få tilstrækkelig virkning, eller af anden årsag ikke er en hensigtsmæssig løsning, er støjsolering af boliger et alternativ eller supplement.

For anlægsprojekterne i lovforslagets §§ 1 og 2 etableres derfor en ordning om tilskud til facadeisolering af særligt støjramte helårsboliger i overensstemmelse med ”Projektvejledning for administration af Vejdirektoratets støjsoleringsordning (Vejdirektoratet, 2009)”. Vejdirektoratet administrerer ordningen og udpeger de boliger, der omfattes af denne. Støjsolering af boliger omfatter typisk forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra vejanlægget. Udpegningen sker ud fra facadestøjregninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at det pågældende vejanlæg er taget i brug. Anlægget betragtes som taget i brug, når det udbyggede vejanlæg er åbnet for trafik i alle spor.

Der kan ydes tilskud på 90 % af udgifterne til boliger med et støjniveau på 73 dB og derofter, 75 % af udgifterne ved et støjniveau på 68 og under 73 dB og tilskud på 50 % af udgifterne ved et støjniveau på mellem 63 og under 68 dB.

Ordningen ophører 60 måneder efter det udbyggede vejanlæg er taget i brug.

10. Forholdet til EU-retten

10.1 VVM-direktivet

VVM-direktivet, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 er implementeret i vejlovens kapitel 2 a, og regler udstedt i medfør heraf, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter.

I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 3, kræver Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

Anlægsprojekterne, som er forberedt til Folketingets vedtagelse i enkeltheder ved lov, fremgår af lovforslagets § 1 samt projektbeskrivelserne i lovforslagets almindelige bemærkninger. Projekternes indvirkning på miljøet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporterne herunder vurderingen af projekternes indvirkning på Natura2000-områder. Miljøkonsekvensrapporterne er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i vejlovens kapitel 2 a. Lovforslagets afsnit 9 indeholder en sammenfatning af de vurderede påvirkninger af miljøet.

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i vejlovens kapitel 2 a, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage eller domstolsprøvelse.

Med Folketingets vedtagelse af loven bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojekterne i overensstemmelse med lovforslaget, projektbeskrivelserne og de udførte miljøvurderinger. Loven udgør VVM-tilladelsen.

Herefter kan anlægsprojektet gennemføres på grundlag af loven og inden for rammerne af vurderingerne af projektets indvirkning på miljøet. Eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 2, vil være omfattet af den administrative procedure i vejlovens kapitel 2 a.

10.2 Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektivet

I medfør af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planer, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013 (habitatdirektivet), og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle, som ændret senest ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2019/1010/EU af 5. juni 2019, (fuglebeskyttelsesdirektivet), er der i Danmark udpeget en række særlige beskyttelsesområder (Natura 2000-områder).

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området (konsekvensvurdering), hvis projektet efter en foreløbig vurdering rummer en sandsynlighed for at kunne påvirke området væsentligt.

Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet kan skade Natura 2000-området (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt.

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, 1. pkt., at hvis en plan eller et projekt, på trods af at virkningerne på lokaliteten vurderes negativt, alligevel skal gennemføres af bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art, fordi der ikke findes nogen

alternativ løsning, træffer medlemsstaten alle nødvendige kompensationsforanstaltninger for at sikre, at den globale sammenhæng i Natura 2000 beskyttes. Medlemsstaten underretter Kommissionen om, hvilke kompensationsforanstaltninger der træffes.

Af artikel 6, stk. 4, 2. pkt., følger det, at hvis der er tale om en lokalitet med en prioriteret naturtype og/eller en prioriteret art, kan der alene henvises til hensynet til menneskers sundhed og den offentlige sikkerhed eller væsentlige gavnlige virkninger på miljøet, eller, efter udtalelse fra Kommissionen, andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser.

Vedtagelsen af lovforslaget udgør godkendelsen af anlægsprojekterne i lovforslagets § 1 i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og de nødvendige undersøgelser af projekternes virkninger på Natura 2000-området er derfor gennemført inden lovforslagets vedtagelse. Der er udført de nødvendige vurderinger af projekternes påvirkninger af Natura 2000-områder.

Som anført i afsnit 9 er det i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne af anlægsprojekterne i lovforslagets § 1 konstateret, at ingen Natura 2000-områder vil blive væsentligt påvirket af de pågældende projekter.

I miljøkonsekvensvurderingen for udbygningen af rute 40 fra Ålbæk til Skagen er der konstateret påvirkning på prioriterede naturtyper i Natura 2000 området. Miljøstyrelsen vurderer, at det er en væsentlig påvirkning. Det vurderes, at projektet først kan gennemføres efter henholdsvis anmeldelse til og udtalelse fra EU-Kommissionen, jf. artikel 6, stk. 4, 1. og 2. pkt., i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (herefter habitatdirektivet). På den baggrund foreslås det også, at bemyndigelsen til at anlægge denne udvidelse træder i kraft på et senere tidspunkt, som ligger efter indhentelse af EU-Kommissionens stillingtagen. I det omfang at en udtalelse fra EU-Kommissionen måtte medføre, at projektet ikke kan gennemføres inden for den udførte vurdering af projektets påvirkning af Natura 2000-områder, vil det resultere i, at en ændring af projektet med dertilhørende supplerende miljøvurderinger vil skulle ske i en ændringslov.

Der findes ikke en nedskreven procedure i forbindelse med anlægslove, og ministeriet har ikke kendskab til praksis for lignende tilfælde. Det er dog Transportministeriets vurdering, at den valgte løsning vil leve op til Danmarks EU-retlige forpligtelser.

Habitatdirektivets artikel 12-16 indeholder bestemmelser om beskyttelse af visse dyre- og plantearter, som er optaget på direktivets bilag IV (bilag IV-arter).

Efter habitatdirektivets artikel 12 skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er omfattet af bilag IV, litra a), med forbud mod bl.a. forsætlig forstyrrelse af disse arter og beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder. En tilsvarende forpligtelse gælder efter artikel 13, for så vidt angår de plantearter, der er omfattet af bilag IV, litra b), og en tilsvarende beskyttelsesordning gælder efter fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og 9, for så vidt angår fugle, som i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, hvor EUtraktaten finder anvendelse.

Habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, artikel 13, stk. 1, og fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 er gennemført i dansk ret ved en række bestemmelser, herunder det generelle forbud i naturbeskyttelseslovens § 29 a og jagt og vildtforvaltningslovens § 6 a og § 7, samt artsfredningsbekendtgørelsen. Ved dette lovforslag sker der ikke fravigelse af den nævnte lovgivning.

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne konstateret påvirkning af en række bilag IV-arter, hvorfor der er fastsat afværgeforanstaltninger herfor, som er nærmere beskrevet i de bagvedliggende

miljøvurderinger. Det er for alle bilag IV-arterne i undersøgelseskorridoren vurderet, at den økologiske funktionalitet er opretholdt i driftsfasen.

10.3 Århus-konventionen

Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage eller domstolsprøvelse på miljøområdet (Århuskonventionen). EU er kontraherende part under Århus-konventionen, og konventionen er derfor også gennemført i EU-retten, jf. herved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337 /EØF (det tidligere VVM-direktiv) og Rådets direktiv 96/61 /EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (det tidligere I PPC-direktiv), for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af dens nationale lovgivning sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Hvad der udgør tilstrækkelig interesse, fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til domstolsprøvelse inden for rammerne af konventionen. Ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5.

Reglerne om klage og domstolsprøvelse i forhold til miljøvurdering af konkrete projekter (VVM) er gennemført i EU-retten i artikel 11 i VVM-direktivet.

Det følger af Århus-konventionens artikel 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative eller retslige procedurer for at anfægte private personers og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med nationale bestemmelser, der vedrører miljøet. Denne forpligtelse, som ikke er gennemført i særskilte EU-regler, anses i relation til nærværende lovforslag også for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge et civilt søgsmål.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, skal procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 2 og 3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre.

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen og VVM-direktivet mv. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11. Kommissionen mod Storbritannien vil retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af dette lovforslag, skulle påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

10.4 Vandrammedirektivet

Det følger bl.a. af vandrammedirektivet, at medlemsstaterne skal forebygge forringelse af tilstanden for alle målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster og beskytte, forbedre og restaurere alle

overfladevandområder og grundvandsforekomster med henblik på at opnå god økologisk og god kemisk tilstand for overfladevandområder og god kemisk og kvantitativ tilstand for grundvandsforekomster senest 2015. Denne frist kan under visse betingelser forlænges for de enkelte vandforekomster til 2021, henholdsvis 2027. Fristforlængelse og grundlaget herfor skal fremgå af vandområdeplanen.

EU-Domstolen har i en principiel dom (C-461/13 Weser) fastslået, at der foreligger en forringelse af den økologiske tilstand af et overfladevandområde, hvis et eller flere kvalitetslementer (f.eks. ålegræs, klorofyl eller bundfauna) falder en klasse - f.eks. fra god til moderat tilstand - selvom det ikke betyder, at hele vandområdet falder en klasse. Hvis vandområdet allerede befinder sig i den laveste klasse (dårlig tilstand), vil enhver yderligere forringelse af dette vandområde udgøre en forringelse i direktivets forstand.

Det skal sikres, at projektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsterne i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Direktivet er blandt andet implementeret i dansk ret ved lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, med tilhørende bekendtgørelser. Bindende vandplanlægning for vandrammedirektivets anden planperiode 2015-21 er fastsat efter lov om vandplanlægning i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, bekendtgørelse om overvågning af overfladevandets, grundvandets og beskyttede områders tilstand og om naturovervågning af internationale naturbeskyttelsesområder og bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter.

Det er i miljøkonsekvensrapporterne vurderet, at der ikke umiddelbart synes at være nogle væsentlige konflikter vedrørende vandløb, omfattet af vandplanlægningen, på strækningerne. Dette afklares og håndteres i nødvendigt omfang endeligt ved detailprojekteringen. Det sikres, at anlægsprojekterne ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsten i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Anlægsprojekterne går igennem områder med særlige drikkevandsinteresser. I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive udført supplerende undersøgelser med henblik på at dokumentere, at eventuel grundvandssænkning i forbindelse med etablering af projektet ikke påvirker drikkevandsindvindingen eller de berørte grundvandsforekomsters tilstand.

10.5 Havstrategidirektivet

Det følger af havstrategidirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger - EU-tidende 2008 nr. L 164), at en god tilstand skal etableres eller fastholdes i alle europæiske havområder senest i 2020. Som led i implementeringen af havstrategidirektivet offentliggjorde regeringen i april 2018 sin anden havstrategi. Lovbekendtgørelse nr. 1161 af 25. november 2019 om havstrategi (herefter havstrategiloven) beskriver god miljøtilstand og fastsætter miljømål for 11 forskellige deskriptorer. Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål, der er fastsat i havstrategien.

Havstrategiloven og Danmarks Havstrategi omfatter alle farvande herunder havbund og undergrund på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner. Havstrategiloven finder imidlertid ikke anvendelse på indre og ydre territoriale farvande, der strækker sig ud til 1 sømil uden for basislinjen, i det omfang disse farvande er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsatser, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter lovbekendtgørelse nr. 119 af 26. januar 2017 om miljømål

mv. for internationale naturbeskyttelsesområder. Strategien indeholder også en vurdering af de kumulative effekter fra presfaktorer på havmiljøet.

Det er i miljøkonsekvensvurderingerne af anlægsprojekterne i §§ 1 og 2 fundet, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning af de direkte recipienter. Deraf følger, at der heller ikke vil være påvirkning af kystvand.

11. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 7. december 2021 til den 7. januar 2022 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Allerød Kommune, Favrskov Kommune, Frederikshavn Kommune, Hedensted Kommune, Hillerød Kommune, Horsens Kommune, Skanderborg Kommune, Vejle Kommune, Aarhus Kommune, Kommunerne Landsforening (KL), Danske Regioner, Region Hovedstaden, Region Midtjylland, Region Nordjylland, Region Syddanmark, Banedanmark, Domstolsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Frederiksborg Brand og Redning, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Miljøstyrelsen, Naturstyrelsen, Nordjyllands Beredskab, Nordsjællands Brandvæsen, Rigspolitiet, Sydøstjyllands Brandvæsen, Trafikstyrelsen, Trekantsområdets Brandvæsen, Østjyllands Brandvæsen, Arriva, DSB, Midttrafik, Movia, Nordjyllands Trafikskelskab, Sydtrafik, Trafikskelskaber i Danmark, Aarhus Letbane, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Business Horsens, Business Region North Denmark, Business Region Aarhus, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik (DTL), DI Transport, Erhverv Aarhus, Fagligt Fælles Forbund – 3F, FOA, Håndværksrådet, ITD, Landsorganisationen i Danmark (LO), Skagen Erhvervsforening, Aarhus Transport Group, Brancheforeningen Danske Advokater, Campingbranchen, Cyklistforbundet, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Camping Union, Dansk Handicap Forbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vandrelaug, Dansk Vejforening, Danske Handicaporganisationer, Danske Havne, Danske Motorcyklister, Det Centrale Handicapråd, Det Økologiske Råd, Energinet, FDM, Forbrugerrådet, Forsvarets Materielstyrelse/ejendomstjeneste, Friluftsrådet, Kommissarius, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen af Menighedsråd, Landsforeningen Landsbyer i Danmark, Livet med Handicap (LEV), NOAH, Parcelhusejernes Landsforening, Rigsrevision, Rådet for Bæredygtig Trafik og Rådet for Sikker Trafik.

12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/min-dreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merud-gifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Anlægsprojektet finansieres via finansloven af Transportministeriet. Anlægsudgifterne (samlet anlægsbudget i mia. kr. 2020-prisniveau, FFL-20 116,46) anslås til 2,13 mia. kr. i 2024-2030.

		Udgifter for Vejdirektoratet til drift og vedligehold af de udbyggede statsveje.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Begrænset meradministration i anlægsfasen for henholdsvis Transportministeriet og Vejdirektoratet. De berørte kommuner og regioner vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle diverse ansøgninger og anmeldelser.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Projektet medvirker til at reducere rejsetiden og forbedre regulariteten af rejsetiden på strækningen. Det vil medvirke til flere fordele for erhvervslivet i området i form af reducerede omkostninger til transport af varer og bedre adgang til kvalificeret arbejdskraft. Forbedret konkurrencesituation for erhvervslivet og forbedret rekrutteringsgrundlag	Der vil i anlægsperioden være forøget rejsetid på strækningerne. Det vil betyde en periode med forøgede omkostninger til transport af varer og gener for pendlertrafikken.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Klimaæssige konsekvenser		Der forventes en stigning i trafikken som følge af udbygningen. Det vil betyde en stigning i CO ₂ -udslippet fra trafikken, der kører på strækningen.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Mindre støjbelastning af boliger langs E45 og Hillerød motorvejs forlængelse ved etablering af støjafskærmning.	Arealindgreb og forstyrrelser af befolkning, natur, landskab og kulturmiljø. Forstyrrelser af befolkning og natur vil især være knyttet til anlægsfasen.
Forholdet til EU-retten	Anlægsprojektet er omfattet af reglerne om vurdering af indvirkningerne på miljøet og om inddragelse af offentligheden, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv	

	2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU. Det er vurderet, at projektet gennemføres inden for rammerne af VVM-direktivet. På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger er det vurderingen, at gennemførslen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet. Dog er der for udbygningen af fra Ålbæk til Skagen konstateret påvirkning på prioriterede naturtyper i Natura 2000 området. Det vurderes, at projektet først kan gennemføres efter henholdsvis anmeldelse til og udtalelse fra EU-Kommissionen, jf. artikel 6, stk. 4, 1. og 2. pkt., i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (herefter habitatdirektivet).	
Er i strid med de principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås i § 1, at transportministeren bemyndiges til at 1) udbygge E45 Østjyske Motorvej og E45 Nordjyske Motorvej på strækningen mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord samt udbygge Djurslandsmotorvejen mellem Aarhus Nord og tilslutningsanlæg nr. 20 Skejby fra 4 til 6 spor, jf. bilag 1, 2) udbygge E45 Østjyske Motorvej på strækningen mellem Vejle og Skanderborg fra 4 til 6 spor, jf. bilag 2 og 3) udbygge Hillerødsmotorvejens forlængelse fra motortrafikvej til motorvej, jf. bilag 3.

Kort over strækningerne kan ses i bilag 1-3 til loven.

Det betyder, at transportministeren herefter er bemyndiget til at foretage de udbygninger af eksisterende vejnet, som er oplistet i bestemmelsen.

Til § 2

Det foreslås i § 2, at transportministeren bemyndiges til at udbygge vejen mellem Ålbæk og Skagen (rute 40) til en 2+1 vej, jf. bilag 4.

Kort over strækningen kan ses i bilag 4 til loven.

Det betyder, at transportministeren herefter er bemyndiget til at foretage udbygningen af den omtalte vej.

Til § 3

Det foreslås i § 3, at transportministeren bemyndiges til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af projekterne i §§ 1 og 2.

Det medfører, at transportministeren kan udbygge eller få udbygget de pågældende strækninger nævnt i §§ 1 og 2, med dertil hørende anlæg. Bestemmelsen udgør hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af den samlede udbygning, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og omlægning af veje og nødvendige ledningsarbejder mv.

Bemyndigelsen skal endvidere ses i sammenhæng med lovforslagets § 6, som forpligter transportministeren til at udføre afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen ved gennemførelsen af anlægsprojektet.

Til § 4

I henhold til vejlovens § 40 vil der efter anlæg af en motorvej kunne pålægges vejbyggelinjer i 50 meters afstand fra motorvejens midte og i 35 meters afstand fra rampernes inderste kørebane kant til sikring af en fremtidig udvidelse af vejen.

Det foreslås i § 4, at der for anlægsprojekt i § 1, nr. 1 og 2, gives mulighed for at pålægge vejbyggelinjer op til 60 m på begge sider af vejmidten. I henhold til vejlovens § 40, stk. 3, må der ikke pålægges vejbyggelinjer med en indbyrdes afstand over 100 m. Der er dermed tale om en fravigelse af vejlovens regler.

Begrundelsen for at udvide vejbyggelinjernes maksimumsafstand er, at den generelle bestemmelse i vejlovens § 40 ikke vurderes at være tilstrækkelig, når motorvejen udbygges til seks spor som i dette tilfælde.

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

Til § 5

Reglerne for miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg er i vejlovens kapitel 2 a.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 3, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, kræver ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan fritages fra høring af offentligheden, jf. § 17 h, stk. 6, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, nr. 6, opfyldes.

I § 5 foreslås det, at anlægsprojekterne skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet.

Med Folketingets vedtagelse af loven bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojekterne i overensstemmelse med bestemmelserne i lovforslagets §§ 1 og 2, jf. lovens bilag 1-4 og projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojekternes indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven.

Med vedtagelsen af lovforslaget meddeler Folketinget VVM-tilladelse til anlægsprojekterne og for så vidt projekterne i § 1 også godkendelse i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Det betyder, at anlægsprojektet herefter som udgangspunkt skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. lovens § 5. Dette er i overensstemmelse med vejlovens § 17 a,

stk. 3, hvoraf fremgår, at i de tilfælde, hvor Folketinget tillader et projekt ved anlægslov, skal der ikke meddeles administrativ VVM-tilladelse. Loven træder i stedet for den administrative tilladelse.

Ved meddelelse af en administrativ VVM-tilladelse vil det være en forudsætning, eventuelt formuleret som et vilkår, at projektet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i den tilvejebragte miljøkonsekvensrapport. Bestemmelsen i § 5 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojekterne. Det er en forudsætning, at projektet udføres inden for rammerne af de miljømæssige vurderinger, der fremgår af og er lagt til grund i miljøkonsekvensrapporterne.

Det påhviler således Vejdirektoratet som anlægsmyndighed – og i praksis dets entreprenører – at udføre de pågældende anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet.

Hvis der efter lovens vedtagelse sker ændringer i projektet, indebærer bestemmelsen i § 5 ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når dette i anlægsfasen sker i overensstemmelse med reglerne i vejlovens kapitel 2 a. Lovforslaget er heller ikke til hinder for, at andre anlægsmetoder med andre afledte miljømæssige konsekvenser, end dem som er beskrevet i loven, anvendes. Nye anlægsmetoder med andre miljømæssige konsekvenser end dem, der allerede er belyst i loven, skal i så fald vurderes i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a.

Til § 6

Det foreslås i § 6, at der ved gennemførelsen af anlægsprojekterne nævnt i §§ 1 og 2 udfører anlægsmyndigheden afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger.

Som anlægsmyndighed er Vejdirektoratet forpligtet til at iværksætte afværgeforanstaltninger i det omfang, det er nødvendigt for at modvirke eventuel skadelig virkning som følge af anlægsprojektet, og hvis det vurderes nødvendigt af hensyn til de EU-retlige forpligtelser, der følger af fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet. For at tilgodese disse hensyn iværksættes der gennem loven afværgeforanstaltninger bl.a. for i nødvendigt omfang at medvirke til, at anlægsarbejdet ikke har en skadelig virkning for habitattyperne, arterne og bestandene.

I miljøkonsekvensrapporterne er beskrevet de afværgeforanstaltninger, som iværksættes. Andre mulige afværgeforanstaltninger end de, der er nævnt i miljøkonsekvensrapporterne, vil kunne blive identificeret i forbindelse med yderligere feltundersøgelser af området og den nærmere udmøntning af projekterne. Sådanne andre afværgeforanstaltninger vil kunne træde i stedet for dem, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporterne, i det omfang disse i øvrigt ikke vil kunne skade andre dele af miljøet.

På baggrund af de forudsatte afværgeforanstaltninger er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojekterne kan ske inden for rammerne af naturbeskyttelseslovens §§ 29 a og 30, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i jagtloven, der gennemfører artsbeskyttelsen i EU's fuglebeskyttelsesdirektiv artikel 5 og habitatdirektivets artikel 12.

Til § 7

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendig flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåde ved ekspropriation af fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser

findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.7.1.

Det foreslås i § 7, *stk. 1*, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor et anlægsprojekt nævnt i §§ 1 og 2 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, jf. dog *stk. 2*.

Det medfører at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor projekter nævnt i §§ 1 og 2 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes under gennemførelsen af projektet, betales af ledningsejeren.

Det foreslås i § 7, *stk. 2*, at *stk. 1* ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Det foreslås i § 7, *stk. 3*, at arbejder på ledninger, jf. *stk. 1*, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af § 8, *stk. 2*.

Det medfører, at det bliver præciseret, at ledningsarbejder udføres af ledningsejer. For ledningsarbejder inden for offentligt vejareal følger det af vejlovens § 77, *stk. 3*. Uden for offentligt vejareal er udgangspunktet og praksis desuden, at det er ledningsejer, der udfører ledningsarbejderne, men med forslaget til *stk. 3*, præciseres dette.

Til § 8

Det følger af vejlovens § 79, *stk. 1*, at i forbindelse med en vejmyndighedsarbejder efter § 77, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, skal vejmyndigheden tage hensyn til ledninger i eller over vejarealet.

Af vejlovens § 79, *stk. 2*, fremgår det, at vejmyndigheden så tidligt som muligt skal drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for vejmyndigheden og ledningsejeren.

Det foreslås i § 8, *stk. 1*, at i forbindelse med gennemførelsen af et anlægsprojekt nævnt i §§ 1 og 2 skal anlægsmyndigheden tage hensyn til ledninger omfattet af § 7 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Forsyningsledninger er vigtige infrastrukturanlæg, og det er anerkendt i gældende ret, at anlægsmyndigheder i forbindelse med anlægsprojekter skal vise hensyn til ledningerne, herunder så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både myndigheden og ledningsejeren. Formålet er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til eventuelle ændringer af det planlagte anlægsarbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen. Ledningsejeren skal således inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

Bestemmelsen indebærer, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed skal koordinere anlægsarbejdet med

ledningsarbejderne bl.a. ved så tidligt som muligt at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller mv.

Det foreslås i § 8, stk. 2, at kan der ikke opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ejere af ledninger omfattet af § 7, om hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Det medfører, at hvis ikke der kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde på arealet påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Med bestemmelsen fastsættes det, hvad der skal gælde, såfremt der ikke kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på arealer, hvori og hvorover ledninger er anbragt, skal tilrettelægges. Transportministeren kan i så fald kræve, det vil sige påbyde ledningsejeren at udføre de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af anlægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojekterne kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 8, stk. 2, til at udstede et påbud til ledningsejeren gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

Vejdirektoratet skal som anlægsmyndighed, hvis forholdene gør det nødvendigt, rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som afgør, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren. Transportministeren har tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder Cityring-loven og anlægsloven for den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, lov om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn og lov om anlæg af en Nordhavnstunnel.

Vejdirektoratet skal forinden have drøftet det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren.

Det foreslås i § 8, stk. 3, at transportministeren i særlige tilfælde kan lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejerens regning.

Bestemmelsen vil kunne finde anvendelse, hvor ledningsejeren ikke inden for en i forhold til anlægsprojektet rimelig frist udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinker anlægsprojektet. Særlige tilfælde vil således f.eks. kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder medfører store fordyrelser f.eks. i form af erstatninger eller kompensation til andre entreprenører, der bliver forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. Transportministeren vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde. Det vil omkostningsmæssigt kunne komme ledningsejeren til skade, såfremt ledningsejeren ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt).

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 8, stk. 3, til at udføre de påbudte ledningsarbejder gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder. Transportministeren har tilsvarende kompetence i de anlægslove, som er nævnt ovenfor.

Den foreslåede bestemmelse i § 8 svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i lov om offentlige veje § 79, stk. 4.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 9.

Til § 9

Det følger af ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1, at ekspropriationskommissionen i forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt kan tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger, herunder træffe beslutning om konkrete tekniske løsninger. Det forudsættes, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og ledningsejeren så vidt muligt indgår aftaler om tekniske løsninger for ledningsarbejder uden inddragelse af ekspropriationskommissionen, men hvis parterne ikke kan nå til enighed, kan spørgsmålet forelægges kommissionen. Dette gælder dog ikke, hvis transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. lovens § 8, stk. 2, da ekspropriationskommissionen ikke har kompetence til at efterprøve ministerens afgørelser.

Ekspropriationskommissionen kan også tage stilling til spørgsmål om udgifter forbundet med ledningsarbejder, jf. ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4, om andre økonomiske tab end ekspropriationserstatning. Taksationskommissionen har kompetence til som rekursinstans at behandle tvister om betaling for ledningsarbejder, som har været behandlet af ekspropriationskommissionen.

Det foreslås i § 9, stk. 1, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 7 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 8 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse præciserer således i overensstemmelse med administrativ praksis på området, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven har kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 7, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 8, uanset om det konkrete anlægsarbejde, som nødvendiggør ledningsarbejder, i øvrigt skal behandles af ekspropriationskommissionen i forbindelse med ekspropriation af fast ejendom til anlægsprojektet.

Ekspropriations- og taksationsmyndighedernes kompetence efter lovforslagets § 9 til at behandle tvister omfattet af forslagens §§ 7 og 8 gælder, uanset om tvisten udspringer af et ledningsarbejde nødvendiggjort af gennemførelsen af anlægsprojektet.

Det foreslås i § 9, stk. 2, at ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje anvendelse.

Reglerne i vejlovens § 103 finder tilsvarende anvendelse ved erstatningsfastsættelsen. Bestemmelsen medfører, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen i tvister omfattet af lovforslagets lovens § 9 stk. 1, herunder at der i en eventuel erstatning kan foretages fradrag for generelle og specielle fordele.

Erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

Til § 10

I forbindelse med en række andre anlægsprojekter har der været etableret en ordning, hvor støjramte boliger har kunnet søge tilskud til støjisolering. En lignende ordning vil blive etableret i forbindelse med dette lovforslag, men af hensyn til at kunne fastsætte frister for ordningens afvikling, se nedenfor, lovfæstes en ordningen for anlægsprojekterne i lovforslagets §§ 1 og 2.

Det foreslås i § 10, stk. 1, at Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter udbygning af vejanlæggene i §§ 1 og 2.

Ordningen etableres og administreres af Vejdirektoratet i henhold til ”Projektvejledning for administration af Vejdirektoratets støjisoleringsordning (Vejdirektoratet, 2009)”.

Med ordningen sikres, at de helårsboliger, som Vejdirektoratet udpeger som særligt ramt af støj som følge af udbygningen af vejanlæggene omfattet af lovforslaget, kan søge om tilskud til støjisolering af facader. Pr. 1. januar 2021 er det maksimale tilskudsberettigede beløb pr. bolig fastsat til 136.481,02 kr. inkl. moms (reguleringsindeks 105,60 pr. 30. september 2020). Udgifter til ordningen afholdes af anlægsbevillingen for det enkelte anlægsprojekt, jf. lovens § 1.

Det foreslås i § 10, stk. 2, at ansøgning om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 skal været modtaget senest 36 måneder efter det udbyggede vejanlæg, jf. §§ 1 og 2, er taget i brug

Ordningen er omfattet af anlægsprojektets økonomi. Af hensyn til den økonomiske afvikling og afslutning af anlægsprojektet er det nødvendigt at indsætte en frist for ansøgning om tilskud. 36 måneder efter anlægget er taget i brug vurderes at være en rimelig periode for ejer af en støjramt bolig til at beslutte, om man ønsker at foretage støjisolering og søge om tilskud herom. Ansøgning om tilskud er ikke bindende for boligejer.

Vejanlægget betragtes som taget i brug, når vejen er åbnet for trafik i alle spor.

Det foreslås i § 10, stk. 3, 1. pkt., at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 kan påklages til Transportministeriet.

Det medfører, at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud kan påklages til Transportministeriet. At Vejdirektoratets afgørelse om tilskud kan påklages til Transportministeriet, er i overensstemmelse med hidtil praksis for tilsvarende ordninger i andre anlægsprojekter om tilskud til støjisolering.

Det foreslås i § 10, stk. 3, 2. pkt., at klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

Det medfører, at modtageren af en afgørelse skal have klaget inden for 4 uger fra den dag, hvor denne har modtaget Vejdirektoratets afgørelse.

Det foreslås i § 10, stk. 4, at ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter det pågældende vejanlæg, jf. §§ 1 og 2, er taget i brug.

På baggrund af erfaringer med tidligere støjisoleringsordninger vurderes det at være nødvendigt at indsætte en slutdato for ordningen for det enkelte anlægsprojekt. Det betyder, at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud skal være udnyttet inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug. Det følger således af stk. 4, at hvis en ansøgning er indsendt inden de i stk. 2 foreslåede 36 måneder, skal selve det tilskudsberettigede støjisoleringsarbejdet være udført, færdigmeldt og begæring om udbetaling indsendt inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug.

Til § 11

Reglerne for prøvelse af sager ved domstolene er reguleret i retsplejeloven.

Det foreslås i § 11, stk. 1, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter loven skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Med den foreslåede søgsmålsfrist sikres det, at der efter en vis periode ikke kan rejses tvivl ved domsto-

lene om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen gælder ethvert søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen kan ikke fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse.

Alle afgørelser i medfør af loven vil – i anonymiseret form i det omfang det vurderes hensigtsmæssigt – blive bekendtgjort på afgørelsesmyndighedens hjemmeside.

Trafikstyrelsens afgørelser i medfør af vejlovens kapitel 2 a vedrørende anlægsprojektet vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger sidst. Det betyder i praksis, at har man eksempelvis et tilfælde, hvor afgørelsen er dateret til en mandag, men afgørelsen først offentliggøres om torsdagen i samme uge, da vil fristen skulle regnes fra torsdagen, da det tidspunkt ligger sidst.

Det foreslås i § 11, stk. 2, at, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler alle retsinstanser.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i lretsplejeloven. Udgangspunktet i loven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat mv. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 3, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser mv., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces.

Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

Til § 12

Lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund fra 2014 bemyndigede transportministeren til at anlægge en hovedlandevej, som blev ført syd om Frederikssund fra Frederikssundsvej, og som over Roskilde Fjord blev ført som en højbro til Hornsherred og tilsluttet Skibbyvej. Herudover blev transportministeren bemyndiget til at anlægge en tosporet vej øst for Lyngstrup og Lyngstrupvej syd for Landerslev.

Endvidere indeholder loven et forbud for lastbiler eller lastvognstog med en totalvægt på 3,5 t eller derover at passere Kronprins Frederiks Bro efter åbningen af fjordforbindelsen ved Frederikssund ud over i forbindelse med varetagelse af vejbestyrelsesarbejde på nærliggende kommunale veje.

Herudover følger det af loven, at transportministeren etablerer en selvstændig offentlig virksomhed ved navn Fjordforbindelsen Frederikssund, som har til formål at etablere anlægget, og bl.a. at opkræve betaling for passage af biler til brug for tilbagebetaling af lånet.

Det foreslås i § 12 at ophæve lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, jf. lov nr. 1519 af 27. december 2014.

Forslaget er en konsekvens af den politiske aftale indgået den 28. juni 2021 mellem regeringen og Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne om Infrastrukturplan 2035.

En ophævelse af loven vil bl.a. medføre, at det eksisterende forbud i lovens § 2, hvoraf det fremgår, at det efter åbningen af den nye fjordforbindelse ved Frederikssund, jf. § 1, stk. 1, ikke længere vil være tilladt for lastbiler eller lastvognstog med en totalvægt på 3,5 t eller derover at passere Kronprins Frederiks Bro ud over i forbindelse med varetagelse af vejbestyrelsesarbejde på nærliggende kommunale vej, ophører.

Et eventuelt ønske om at opretholde et forbud vil i så fald skulle ske efter færdselslovens almindelige regler herom i færdselslovens § 92.

Til § 13

Det følger af vejlovens § 12, stk. 1, 1. pkt., at det bestemmes ved lov hvilke offentlige veje der skal være statsveje, hvilke statsveje der skal anlægges, og hvilke der skal nedlægges eller overgå til anden status.

Herudover følger det af § 1, stk. 1, i lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, at transportministeren bemyndiges til 1) at anlægge en ny hovedlandevej (firesporet motortrafikvej), der klassificeres som en statsvej, som fører syd om Frederikssundsvej, og som føres over Roskilde Fjord på en højbro til Hornsherred og tilsluttes Skibbyvej, og 2) at anlægge en tosporet vej øst for Lyngerup og Lyngerup syd for Landerslev, som tilsluttes den i nr. 1 nævnte motortrafikvej, og som klassificeres som statsvej.

Det foreslås med § 13, at vejene omtalt i § 1, stk. 1, i lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund forbliver statsveje.

Bestemmelsen skal være med til at skabe klarhed om, at på trods af ophævelsen af lov om en ny Fjordforbindelse ved Frederikssund, skal vejene som i førortalte lov forblive at være statsveje på trods af ophævelsen af loven.

Til § 14

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. juli 2022, jf. dog *stk. 2*.

I *stk. 2* foreslås det, at transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 2 og 12.

I § 2 bemyndiges transportministeren til at udbygge vejen (rute 40) mellem Ålbæk og Skagen til en 2 + 1 vej.

I miljøkonsekvensvurderingen for udbygningen af rute 40 fra Ålbæk til Skagen er der konstateret påvirkning på prioriterede naturtyper i Natura 2000-området. Det vurderes, at projektet først kan gennemføres efter udtalelse fra EU-Kommissionen, jf. artikel 6, stk. 4, i habitatdirektivet. På den baggrund foreslås det også, at bemyndigelsen til at anlægge denne udvidelse træder i kraft på et senere tidspunkt, som ligger efter indhentelsen af EU-Kommissionens udtalelse. Ikrafttrædelsen er under den forudsætning, at projektet på baggrund af udtalelsen fortsat kan gennemføres inden for de udførte miljøvurderinger, såfremt udtalelsen måtte medføre, at der er behov for at ændre på projektet. I det omfang at en udtalelse fra EU-Kommissionen måtte medføre, at projektet ikke kan gennemføres inden for vurdering af projektets påvirkning af Natura 2000-områder, vil det resultere i, at en ændring af projektet med dertilhørende supplerende miljøvurderinger vil skulle ske i en ændringslov.

Der findes ikke en nedskreven procedure i forbindelse med anlægslove, og ministeriet har ikke kendskab til praksis for lignende tilfælde, det er dog Transportministeriets vurdering, at den valgte løsning vil leve op til Danmarks EU-retlige forpligtelser.

I § 12 foreslås det at ophæve lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, jf. lov nr. 1519 af 27. december 2014.

Selskabet Fjordforbindelsen er i gang med at opløse sig selv. Det er vurderingen, at det ikke er hensigtsmæssigt, at ophæve lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund før selskabet juridisk er opløst. Baggrunden herfor er, at lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund i kapitel 4 regulerer etablering af selskabet. Endvidere er det i kapitel 10 reguleret, hvordan selskabet kan ophøre med at eksistere. For ikke at skabe uklarheder i forbindelse med opløsningen af selskabet, vurderes det, at loven ikke bør ophæves før det er endeligt ophørt, hvilket forventeligt vil være i september eller oktober måned 2022.

Til § 15

Til nr. 1

Der er efter gældende regler mod dokumentation fradrag for udgifter til passage af de tre nuværende betalingsbroforbindelser i Danmark – Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og Fjordforbindelsen Frederikssund, når broerne benyttes som led i den normale transportvej mellem hjem og arbejde, jf. ligningslovens § 9 C, stk. 9. Der er tale om standardfradrag, hvis størrelse er fastsat direkte i loven. Fradraget for benyttelse af Fjordforbindelsen Frederikssund kan foretages med 12 kr. pr. passage ved benyttelse af bil, jf. § 9 C, stk. 9, 4. pkt.

Det foreslås at ændre § 9 C, stk. 9, 1. pkt., således at betalingsbroforbindelserne »Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og Fjordforbindelsen Frederikssund« ændres til: »Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen«.

Der er tale om en ændring som følge af, at der fra og med den 1. januar 2022 ikke længere skal betales broafgift for passage af Fjordforbindelsen Frederikssund.

Til nr. 2

Der er efter gældende regler mod dokumentation fradrag for udgifter til passage af Fjordforbindelsen Frederikssund, når broen benyttes som led i den normale transportvej mellem hjem og arbejde, jf. ligningslovens § 9 C, stk. 9. Fradraget for udgifter til benyttelse af Fjordforbindelsen Frederikssund kan foretages med 12 kr. pr. passage ved benyttelse af bil, jf. § 9 C, stk. 9, 4. pkt.

Det foreslås at ophæve § 9 C, stk. 9, 4. pkt.

Der er tale om en ændring som følge af, at der fra og med den 1. januar 2022 ikke længere skal betales broafgift for passage af Fjordforbindelsen Frederikssund.

Til nr. 3

Der er efter gældende regler mod dokumentation fradrag for udgifter til passage af Fjordforbindelsen Frederikssund, når broen benyttes som led i den normale transportvej mellem hjem og arbejde, jf. ligningslovens § 9 C, stk. 9. Fradraget for udgifter til benyttelse af Fjordforbindelsen Frederikssund kan foretages med 12 kr. pr. passage ved benyttelse af bil, jf. § 9 C, stk. 9, 4. pkt. Ved samkørsel i bil kan fradrag alene foretages af den af de samkørende, som har afholdt udgiften til Fjordforbindelsen Frederikssund for benyttelsen af forbindelsen, jf. § 9 C, stk. 9, 5. pkt.

Det foreslås at ændre § 9 C, stk. 9, 5. pkt., der bliver 4. pkt., således at »A/S Storebælt, Øresundsbro Konsortiet eller Fjordforbindelsen Frederikssund« ændres til: »A/S Storebælt eller Øresundsbro Konsortiet«.

Der er tale om en ændring som følge af, at der fra og med den 1. januar 2022 ikke længere skal betales broafgift for passage af Fjordforbindelsen Frederikssund.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 9 C. ---

Stk. 2-8. ---

Stk. 9. Den skattepligtige kan ved opgørelsen af fradrag for befordring frem og tilbage mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads mod dokumentation foretage fradrag for udgifter afholdt til benyttelse af Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og Fjordforbindelsen Frederikssund. Fradraget for benyttelse af Storebæltsforbindelsen kan foretages med 110 kr. pr. passage ved benyttelse af bil eller motorcykel og med 15 kr. pr. passage for brugere af kollektiv trafik. Fradraget for benyttelse af Øresundsforbindelsen kan foretages med 50 kr. pr. passage ved benyttelse af bil eller motorcykel og med 8 kr. pr. passage for brugere af kollektiv trafik. Fradraget for benyttelse af Fjordforbindelsen Frederikssund kan foretages med 12 kr. pr. passage ved benyttelse af bil. Ved samkørsel i bil eller på motorcykel kan fradrag efter 1. pkt. alene foretages af den af de medkørende, som har afholdt udgiften til A/S Storebælt, Øresundsbro Konsortiet eller Fjordforbindelsen Frederikssund for benyttelsen af forbindelsen. Modtager den pågældende udgiftsgodtgørelse for passageudgiften fra medkørende, er den pågældende ikke skattepligtig heraf, og de medkørende har ikke fradragsret for godtgørelsen.

§ 15

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1735 af 17. august 2021, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 2613 af 28. december 2021, foretages følgende ændringer:

1. I § 9 C, *stk. 9, 1. pkt.*, ændres »Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og Fjordforbindelsen Frederikssund« til: »Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen«.

2. § 9 C, *stk. 9, 4. pkt.*, ophæves.

3. I § 9 C, *stk. 9, 5. pkt.*, der bliver 4. pkt., ændres »A/S Storebælt, Øresundsbro Konsortiet eller Fjordforbindelsen Frederikssund« til: »A/S Storebælt eller Øresundsbro Konsortiet«.