



Fremsat den 2. oktober 2013 af transportministeren (Pia Olsen Dyhr)

Forslag

til

Lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at udbygge hovedlandevej 40, Fynske Motorvej, E20, fra Motorvejskryds Odense til ca. 2 km øst for tilslutningsanlæg nr. 53, Odense Vest, fra 4 til 6 spor.

Stk. 2. Strækningen, der omfattes af stk. 1, fremgår af lovens bilag 1.

§ 2. På den i § 1, stk. 1, nævnte strækning kan Vejdirektoratet pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m. Reglerne om byggelinjer, jf. kapitel 4 i lov om offentlige veje, finder tilsvarende anvendelse på byggelinjer pålagt i medfør af denne lov.

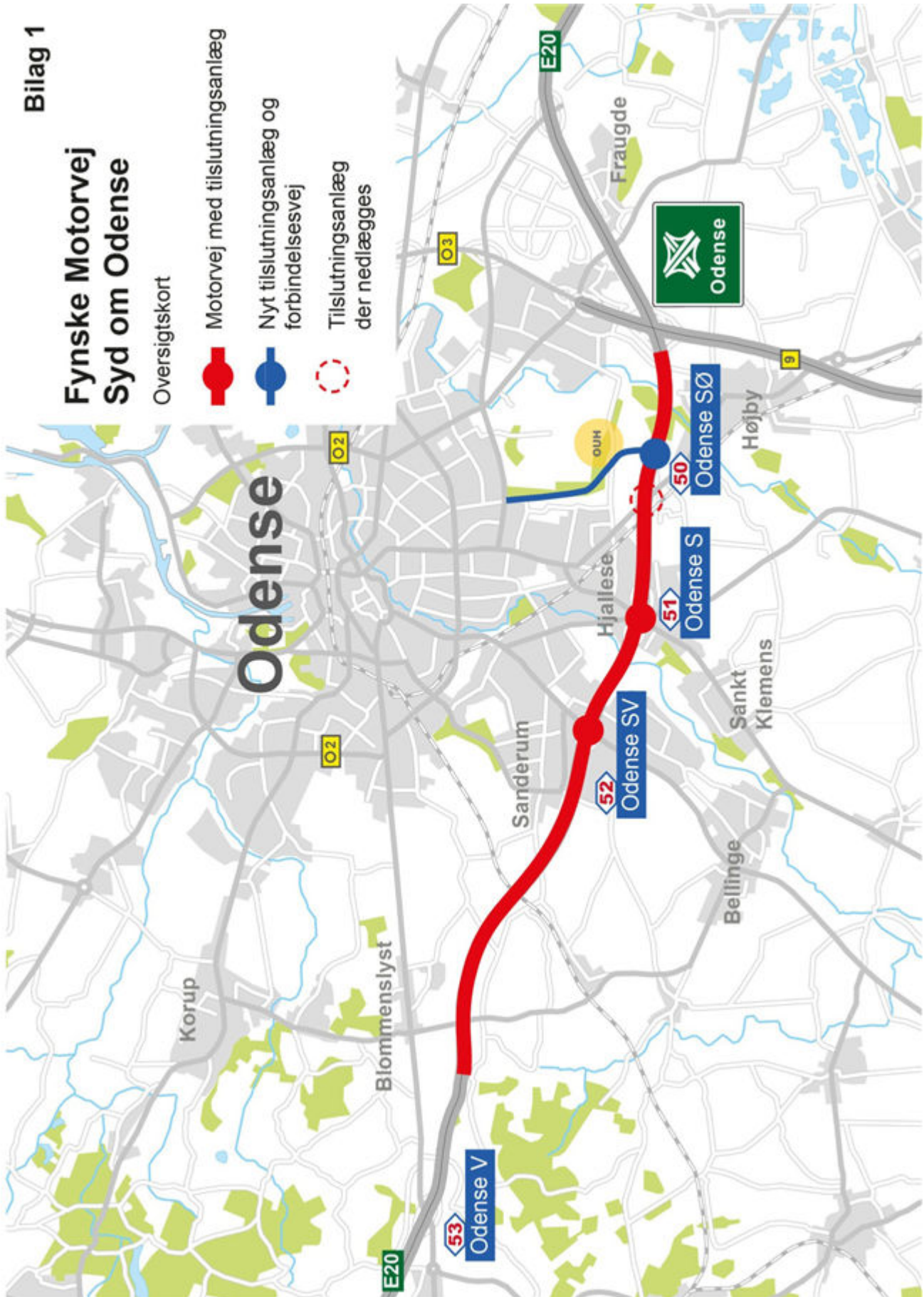
§ 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af det i § 1, stk. 1, nævnte projekt, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

§ 4. Vejdirektoratet eller den, som Vejdirektoratet bemyndiger hertil, kan på privat ejendom foretage de arkæologiske forundersøgelser, der er nødvendige for anlægsarbejdet, jf. § 1.

Stk. 2. Vejdirektoratet eller den, som Vejdirektoratet bemyndiger hertil, skal mindst 28 dage før gennemførelsen af undersøgelser efter stk. 1 give besked til de berørte grundejere eller brugere. Hvis det ikke er muligt at give besked, skal oplysning herom offentliggøres i lokale medier.

Stk. 3. Erstatning for skade, der måtte blive påført ejeren som følge af de i stk. 1 nævnte undersøgelser, fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 5. Loven træder i kraft d. 1. januar 2014.



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse:

1. Indledning
 - 1.1 Hovedindhold
2. Baggrund
 - 2.1 VVM-undersøgelse og høring
3. Lovforslagets indhold
 - 3.1 Vejanlæggets funktion og kvalitet
 - 3.2 Linjeføring og tværprofil
 - 3.3 Tilslutningsanlæg
 - 3.4 Sideanlæg
 - 3.5 Lokalvejnet og stier
 - 3.6 Faunapassager
 - 3.7 Erstatningsnatur
 - 3.8 Støjreducerende foranstaltninger
 - 3.9 Vejudstyr
 - 3.10 Vejafvanding
 - 3.11 Naboarealer
 - 3.12 Plan- og beskyttelsesforhold
 - 3.13 Fremrykket ekspropriation og adgang til arkæologiske forundersøgelser
4. Alternativer
5. Trafikale konsekvenser
 - 5.1 Trafiksikkerhed
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
 - 6.1 Anlægs- og samfundsøkonomi
 - 6.2 Konsekvenser for Vejdirektoratet
7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
8. Administrative konsekvenser for borgerne
9. De miljømæssige konsekvenser
 - 9.1 Arealindgreb
 - 9.2 Støj, luft og klima
 - 9.3 Plante- og dyreliv
 - 9.4 Landskab
 - 9.5 Kulturarv og arkæologi
 - 9.6 Friluftsliv
 - 9.7 Overfladevand og grundvand
 - 9.8 Ressourceforbrug
 - 9.9 Forurennet jord
10. Forholdet til EU-retten
11. Hørte myndigheder m.v.
12. Sammenfattende skema

1. Indledning

1.1 Hovedindhold

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at udbygge den ca. 13 km lange strækning af hovedlandevej 40, Fynske Motorvej (E20), fra Motorvejskryds Odense til ca. 2 km øst for tilslutningsanlæg Odense Vest ved Blommenslyst fra 4 til 6 spor.

Lovforslaget er en udmøntning af aftalen om »En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.« af 21. marts 2013 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Ven-

stre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti.

Med aftalen er der afsat midler til at etablere et nyt tilslutningsanlæg 50, der skal skabe adgang fra det kommende Odense Universitetshospital til motorvejen, og som udgør 1. etape af det samlede udbygningsprojekt. Den resterende del af udbygningsprojektet vil kunne realiseres, når der bevilges midler hertil.

Grundlaget for lovforslaget er hovedforslaget i Vejdirektoratets VVM-redegørelse for udbygning af Fynske Motor-

vej syd om Odense, som Vejdirektoratet har indstillet til Transportministeren på baggrund af en samlet vurdering af de undersøgte forslag og den offentlige høring af VVM-undersøgelsen. Udformningen af tilslutningsanlæg 50 blev dog ændret fra det foreslåede S-anlæg til et trompetanlæg som følge af de bemærkninger, der fremkom i den offentlige høring.

Endvidere indeholder lovforslaget en hjemmel til at pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m. Byggelinjer skal sikre mulighed for en fremtidig udvidelse af vejen til en større bredde, idet der inden for byggelinjerne ikke må opføres ny bebyggelse m.m.

Det foreslås dertil i lovforslaget, at Vejdirektoratet, eller den, som Vejdirektoratet bemyndiger hertil, på privat ejendom kan foretage de arkæologiske forundersøgelser, der er nødvendige for anlægsarbejdet. Hermed kan de arkæologiske forundersøgelser gennemføres før detailprojekteringen og før anlægsarbejderne påbegyndes. Dermed undgås, at undersøgelserne belaster projektets økonomi eller tidsplan mere end nødvendigt. Uden denne hjemmel kan arkæologiske forundersøgelser kun gennemføres på baggrund af frivillige aftaler i tidsrummet frem til ekspropriation til vejanlægget.

Endelig foreslås med lovforslaget hjemmel til transportministeren til i særlige tilfælde at fremrykke ekspropriation af ejendomme, der berøres særligt indgribende af motorvejsudbygningen.

2. Baggrund

Fynske Motorvej syd om Odense blev åbnet i 1985, hvorefter der var motorvej hele vejen tværs over Fyn.

På nationalt plan er motorvejen en vigtig del af det såkaldte "Store motorvejs-H". På regionalt og lokalt plan benyttes vejen af både regional trafik fra oplandet til Odense og trafik af mere lokal karakter. Motorvejen er præget af stigende fremkommelighedsproblemer og uheld bl.a. ved tilslutningsanlæggene. Disse problemer forventes at blive forstærket i de kommende år.

Motorvejen er en del af Europavej 20 (E20) og indgår i det transeuropæiske vejnet (TEN-T), idet den skaber forbindelse mellem de skandinaviske lande og det øvrige europæiske kontinent.

Trafikken var i 2000 ca. 35.000-40.000 køretøjer (årsdøgntrafik). Fra 2000 og frem til 2007 var der en vækst på 4-5 pct. om året, mens trafikudviklingen i de senere år har været noget mindre. Trafikken var i 2012 på ca. 50-55.000 køretøjer (årsdøgntrafik). Frem mod 2020 forventes trafikken at stige med 2,7- 3,0 pct. om året i gennemsnit.

Udbygningen af motorvejen skal forbedre fremkommeligheden og trafikikkerheden for den stigende trafik på motorvejen.

Den 5. november 2003 indgik Venstre, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne en aftale om investeringer på trafikområdet. I henhold til aftalen skulle Vejdirektoratet i perioden 2009-2011 gennemføre en VVM-undersøgelse for en udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense fra 4 til 6 spor.

I ovennævnte aftale om »En ny Storstrømsbro, Holstebro-motorvejen mv.«, af 21. marts 2013 noterer parterne sig, at transportministeren vil tage initiativ til at fremsætte anlægslov for udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense, idet linjeføringen fastlægges svarende til Vejdirektoratets indstilling.

I samme aftale blev det besluttet, at der vil blive afsat midler til etablering af et nyt tilslutningsanlæg 50. Et nyt tilslutningsanlæg 50 har indgået i planlægningen af det kommende Odense Universitetshospital, idet tilslutningsanlægget skal skabe direkte adgang fra hospitalet til motorvejen og er en forudsætning for linjeføringen for den kommunale forbindelsesvej til hospitalet (Munkebjergvejs forlængelse). Desuden har det været et ønske fra Odense Kommune, at tilslutningsanlægget etableres, så det kan tages i brug i forbindelse med opførelsen af hospitalet, som vil medføre store mængder tung trafik til og fra byggeriet.

Finansudvalget gav den 25. april 2013 med aktstykke 81 tilslutning og bevilling til igangsættelse af anlæg af det nye tilslutningsanlæg, der har en totaludgift på 205,9 mio. kr. (2013-priser).

2.1 VVM-undersøgelse og høring

Som led i udmøntningen af aftalen af 5. november 2003 om investeringer på trafikområdet har Vejdirektoratet i perioden 2009-2011 gennemført en VVM-undersøgelse for en udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense (Odense SØ – Odense V) fra 4 til 6 spor. VVM står for »vurdering af virkninger på miljøet«.

Motorvejsstrækningen syd om Odense er beliggende i Odense Kommune. Kommunen har deltaget i undersøgelsesarbejdet.

VVM-undersøgelsen blev indledt med en offentlighedsfase, hvor der blev afholdt et borgermøde, og hvor borgerne blev opfordret til at indsende idéer og forslag til undersøgelsen. Vejdirektoratet modtog i alt 24 skriftlige henvendelser, som alle er indgået i undersøgelsen.

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

- Udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense, VVM-redegørelse – Sammenfattende rapport, Rapport 376, Vejdirektoratet 2011
- Udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense, VVM-redegørelse – Miljø, Rapport 377, Vejdirektoratet 2011
- Udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense, VVM-redegørelse – Arealer, Rapport 378, Vejdirektoratet 2011

Rapporterne kan læses på www.vejdirektoratet.dk/odense. Den sammenfattende rapport blev den 14. juni 2011 sendt til Trafikudvalget til orientering (Alm. del – bilag 366).

Hovedforslaget i VVM-redegørelsen omfatter en udbygning af motorvejen fra 4 til 6 spor. Det nuværende tilslutningsanlæg 50 nedlægges, og der etableres et nyt tilslutningsanlæg i forbindelse med det nye Odense Universitetshospital. Tilslutningsanlæg 51 nedrives, og der anlægges et

nyt tilslutningsanlæg. For at undgå at skulle nedrive de nuværende broer, bliver der ikke etableret gennemgående nødspor. Der bliver i stort omfang opsat støjskærme på bystrækningen.

VVM-redegørelsen var fremlagt i offentlig høring fra den 15. juni til den 15. august 2011. Rapporterne findes på Vejdirektoratets hjemmeside. I høringsperioden har været afholdt et borgermøde i Odense den 22. juni 2011.

Resultatet af høringen er beskrevet i Vejdirektoratets høringsnotat: »VVM-undersøgelse om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense – Sammenfattende høringsnotat, 2. december 2011«, der kan læses på www.vejdirektoratet.dk.

Vejdirektoratets forslag til udformning af et nyt tilslutningsanlæg 50 som et såkaldt S-anlæg gav under høringen anledning til debat. Region Syddanmark og Fyns Politi fremkom med en række bemærkninger vedrørende hensynet til trafikken til og fra det nye Odense Universitetshospital om ambulancekørsel mv. En hel række beboere i området var imod hovedforslaget, fordi Munkebjergvejs forlængelse i dette forslag skulle føres helt frem til Svendborgvej syd for motorvejen med deraf følgende gener for beboerne.

Vejdirektoratet har derfor indstillet til transportministeren, at tilslutningsanlæg 50 udformes som et trompetanlæg. Trompetanlægget vurderes til at være 60-70 mio. kr. billigere end S-anlægget.

Vejdirektoratets forslag til udformning af et nyt tilslutningsanlæg 51 gav også anledning til debat, blandt andet fordi hovedforslaget vil medføre, at der skal eksproprieres 5-10 villaejendomme. I VVM-redegørelsen var der også fremlagt et alternativt forslag til udformning af tilslutningsanlægget i form af et såkaldt ruderanlæg, der var mindre indgribende i forhold til naboerne, men som derimod medførte forringede trafikale og miljømæssige forhold i baglandet.

Der var blandt beboerne både tilhængere af det ene og af det andet forslag. Odense Kommune og Fyns Politi var imidlertid enige med Vejdirektoratet i, at hovedforslaget var det bedste forslag ud fra en samlet bedømmelse af trafikafviklingen og hensynet til det omgivende miljø.

Herudover var der et generelt ønske om, at der blev gjort mest muligt for at reducere støjgenerne i boligområderne.

3. Lovforslagets indhold

3.1 Vejanlæggets funktion og kvalitet

Lovforslaget omfatter en bemyndigelse til at udbygge Fynske Motorvej syd om Odense til en 6-sporet motorvej. Bemyndigelsen tænkes udnyttet således, at vejen forsøges indpasset i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssigt afbalanceret måde. Den trafikikkerhedsmæssige standard søges at være høj.

Motorvejsstrækningen vil bestå af en bystrækning på ca. 8 km og en strækning i åbent land på ca. 5 km. Motorvejen forventes fortsat at have en tilladt hastighed på 110 km/t på bystrækningen. På strækningen i åbent land vil der kunne

fastsættes en tilladt hastighed på 130 km/t. Beslutningen om hastighedsgrænsen på strækningen vil blive fastlagt i medfør af færdselsloven af politiet i samarbejde med vejbestyrelsen, dvs. Vejdirektoratet.

Processen, der omfatter projekteringen og arealerhvervelsen, udbud i licitation og det egentlige anlægsarbejde, vil blive gennemført sådan, at projektets forløb er dokumenteret og efterfølgende evalueret. Under og efter anlægsperioden vil anlæggets effekt på trafikafvikling, sikkerhed og miljø blive evalueret.

3.2 Linjeføring og tværprofil

Projektet omfatter en symmetrisk udbygning på begge sider af motorvejen omkring dens nuværende midterlinje. Såvel nuværende linjeføring som længdeprofil bevares uden ændringer. Motorvejen anlægges med to forskellige tværprofiler på henholdsvis bystrækningen og strækningen i åbent land.

For at gennemføre udbygningen af motorvejen uden at få store omkostninger til opførelse af nye broer, vil de nuværende vej- og stioverføringer blive bevaret på bystrækningen. Disse overføringer har i de fleste tilfælde en fri afstand mellem søjlerne på 26 m. Det vil derfor ikke være muligt at udbygge motorvejen til 6 spor med et normalt tværprofil. Midderrabatten gøres derfor så smal som mulig, og nødsportene bliver ikke gennemgående men afbrydes ved broerne.

Mellem broerne vil motorvejen således på bystrækningen blive anlagt med et tværprofil på 33,0 m bestående af 2 kørebaner á 11,5 m hver afstribet med 3 kørespor á 3,5 m og 2 kantbaner. Tværprofilet består derudover af en 2 m bred midderrabat med betonaufværn samt 2 nødspor, 2 opkanter og 2 yderrabatter.

Det forudsættes, at man foretager en afgravning af skråningerne mellem overføringerne, så der bliver plads til nødspor mv. Det medfører, at der skal afgraves fra toppen af skråningen og hele vejen ned til skråningens fod ved motorvejen.

På strækningen i åbent land forudsættes tværprofilet udformet på samme måde, som det er besluttet at anvende på motorvejen mod vest.

Motorvejen vil i åbent land blive anlagt med et tværprofil på 37,5 m bestående af 2 kørebaner á 13,25 m hver afstribet med 3 kørespor á 3,75 m og 2 kantbaner. Tværprofilet består derudover af en 3 m bred midderrabat samt 2 nødspor, 2 opkanter og 2 yderrabatter á 1 m. Det skal være muligt at gennemføre mindre tilpasninger ved detailprojekteringen.

3.3 Tilslutningsanlæg

Det nye tilslutningsanlæg 50 ved det kommende Odense Universitetshospital skal udformes som et såkaldt trompetanlæg. Det eksisterende tilslutningsanlæg 50 ved Svendborgvej vil blive nedlagt.

I forbindelse med VVM-undersøgelsen er der gennemført en analyse af de trafikale forhold i fordeleringen i tilslutningsanlæg 51, Odense S. Analysen viser, at fordeleringen er tæt ved at være overbelastet, og at der sker et relativt stort

antal uheld i den. Der er derfor undersøgt forskellige muligheder for ombygning af dette tilslutningsanlæg med henblik på at kunne løse de nuværende kapacitets- og trafiksikkerhedsproblemer. På grundlag af trafikundersøgelserne er der valgt en udformning, hvor trafikken over motorvejen fordeles på to broer over motorvejen. Broerne er forbundet med to veje parallelt med motorvejen, så der dannes 4 signalregulerede rampekryds.

Ved tilslutningsanlæg 52, Odense SV, foreslås Assensvej ombygget til 4 spor hen over motorvejen. I sydgående retning etableres to ligeudspor og venstresvingsspor og i nordgående retning et ligeudspor og et venstresvingsspor.

3.4 Sideanlæg

Det indgår i projektet, at der etableres en mindre samkørselsplads i umiddelbar nærhed af tilslutningsanlæg 52 i erhvervsområdet sydvest herfor.

3.5 Lokalvejnet og stier

Der er ikke nogen af de eksisterende veje eller stier, som krydser motorvejen i dag, som nedlægges. Der sker dog en mindre ændring.

Den eksisterende fællessti over motorvejen øst for det nuværende tilslutningsanlæg 50 ligger i vejen for det nye tilslutningsanlæg 50. Stien vil derfor blive nedlagt og erstattes af en ny sti over motorvejen.

Den endelige fastlæggelse af ændringer i lokalvejnettet vil ske i forbindelse med detailprojekteringen og ekspropriationskommissionens behandling.

3.6 Faunapassager

Der er i dag faunapassager ved Lindved Å og Odense Å. Ved Odense Å sker motorvejens krydsning af åen i dag på to afskilte broer. I projektet er det forudsat, at broerne udvides på ydersiden, så lysåbningen mellem broerne opretholdes uændret til gavn for folks og dyrs passage under motorvejen.

Ved Lindved Å skal faunapassagen forlænges. Det sker ved, at udbygge bygværket som en tragtformet forlængelse samtidig med, at der etableres banketter, der muliggør passage for landlevende dyr.

3.7 Erstatningsnatur

Udbygningen af motorvejen vil påvirke ca. 2 ha med fredskov og ca. 6,9 ha med mulig fredskov. Omfanget, udformningen og placeringen af erstatningsskov vil blive afklaret i forbindelse med detailprojekteringen efter nærmere aftale med Naturstyrelsen. Erstatningsskoven skal som udgangspunkt være mindst 110 pct. og højst 200 pct. af det areal, den skal erstatte.

For at kompensere for de vandhuller, der forsvinder ved udbygning af motorvejen, vil ca. 10 erstatningsvandhuller blive etableret. Der anlægges ny eng på ca. 1,5 ha og ny mose på ca. 1,2 ha. Der foretages endvidere udvidelse af 6 vandsbassiner, så de kan udvikle sig til søer.

Formålet er bl.a. at sikre, at de paddearter m.v., der lever i og omkring vandhullerne, også efter udbygning af motorvejen kan opretholdes i levedygtige bestande. Vandhullerne skal have en størrelse, udformning og placering, som bl.a. sikrer opretholdelse af den økologiske funktionalitet for de dyrearter, som findes i området og er listet på EU-habitatdirektivets bilag IV, og som EU-landene har en særlig forpligtelse til at sikre levesteder for. Placeringen af vandhullerne fastlægges ved detailprojekteringen efter nærmere aftale med Naturstyrelsen.

I det omfang der skal flyttes paddeyngel/æg o.l. fra nuværende vandhuller til fremtidige erstatningsvandhuller, vil der blive søgt om tilladelse hertil, jf. bekendtgørelse nr. 330 af 19. marts 2013 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt.

3.8 Støjreducerende foranstaltninger

Der etableres ny støjafskærmning på bystrækningen i form af støjskærme eller forhøjede støjvolde. Når motorvejen ligger i afgravning, placeres støjskærmene på toppen af skrånninger og ellers i kanten af motorvejen. Den præcise udstrækning og udformning af støjafskærmningen vil blive fastlagt ved detailprojekteringen.

Der påregnes opsat støjskærme på i alt 5.150 m fordelt på begge sider af motorvejen. Hertil kommer eksisterende støjvolde, som forudsættes forhøjet med ca. 2 m. Hovedforslaget omfatter støjskærme med en højde på 4 meter. Støjskærme ved motorvejsramper bliver dog på 3 m.

Udbygningen af motorvejen omfatter anvendelse af støjreducerende slidlag på bystrækningen. Valg af type af støjreducerende slidlag og udstrækning heraf vil blive fastlagt ved detailprojekteringen.

Vejdirektoratet kan yde tilskud til facadeisolering for særligt støjramte boliger. Ved boliger med en støjbelastning på mere end 73 dB ydes tilskud på 90 pct. af udgifterne, ved et støjniveau på mellem 68 og 73 dB ydes tilskud på 75 pct., og ved et støjniveau på mellem 63 og 68 dB ydes tilskud på 50 pct. Vejdirektoratet har dog fastsat et maksimalt tilskudsbeløb, som pr. 4. kvartal 2012 er ca. 124.000 kr. inkl. moms (byggeomkostningsindeks 130,2). Udpegning af boliger, der tilbydes tilskud til støjisolering samt tilhørende tilskudsprocent, fastlægges af Vejdirektoratet.

3.9 Vejudstyr

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

Som noget nyt etableres der belysning på størstedelen af motorvejens bystrækning for at forbedre trafikikkerheden. Desuden etableres belysning ved kryds og rundkørsler ligesom i dag.

Der vil endvidere blive etableret et trafikledelsessystem i anlægsperioden. Trafikledelsessystemet skal anvendes til at styre og regulere trafikken samt til at overvåge trafikafviklingen på motorvejen i anlægsperioden for at sikre en hurtig

indsats ved ulykker eller hændelser, som kan skabe gener for trafikafviklingen. Der vil i det videre arbejde foregå en detaljeret planlægning af beredskab og trafikafvikling med de berørte kommuner, politiet og redningstjenester.

3.10 Vejafvandning

Der etableres et nyt afvandningssystem for at kunne aflede den øgede mængde vejvand som følge af udbygningen. Motorvej og ramper udføres overalt med kantopsamling og nedløbsbrønde langs nødsporet. Der etableres et lukket system med tværledninger og hovedledninger, der leder vandet til vejvandsbassiner.

Afledningen af vejvandet til vandløb mv. kræver tilladelse efter miljøbeskyttelsesloven. I tilladelserne vil der blive fastlagt nærmere vilkår for afledningen. Den endelige dimensionering, udformning og placering af regnvandsbassinerne vil ske i overensstemmelse med disse vilkår.

3.11 Naboarealer

Motorvejen og dens tilslutningsanlæg grænser op mod omkringliggende bebyggelser, erhvervsområder, stianlæg og større ledningsanlæg. Vest for tilslutningsanlæg 51 kommer motorvejen tæt på en række kolonihaver (Haveforeningen Lilletoften) beliggende på motorvejens nordside mellem Dalumvej og Odense Å.

Forskellige ledninger løber langs med eller krydser motorvejen. Det drejer sig om ledninger til naturgas, fjernvarme, regn- og spildevand, drikkevand, lyslederkabler og el. Desuden løber en dobbelt 400 kV højspændingsledning langs en del af motorvejens sydside.

Der er generelt træbevoksning på skråninger og arealer op mod beboelsesområderne langs motorvejen på bystrækningen. Det forudsættes i projektet, at man foretager en afgravning af skråningerne på bystrækningen, så der bliver plads til det ekstra kørespor.

Lovforslaget giver mulighed for at pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m, jf. bemærkninger til lovforslagets § 2.

For at gennemføre anlægsarbejderne er det nødvendigt at disponere over arbejdsarealer. Disse reetableres og afleveres efter endt brug tilbage til ejerne.

3.12 Plan- og beskyttelsesforhold

Det vurderes, at udvidelsen af motorvejen vil medføre en række konsekvenser for Natura 2000-området ved Odense Å og Lindved Å, fredningerne af Odense Ådal og Dalumgård, naturområder omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, åbenskyttelseslinjer omkring Odense Å og Lindved Å, samt beskyttede jorddiger og arealer belagt med fredskovpligt, jf. afsnit 6 om de miljømæssige konsekvenser. Motorvejen går endvidere gennem områder med drikkevandsinteresser og områder med særlige drikkevandsinteresser.

Odense Kommune har tilkendegivet, at der kan forventes meddelt de nødvendige tilladelser og dispensationer fra kommunen til gennemførelse af vejanlægget efter planlo-

ven, naturbeskyttelsesloven, vandløbsloven og museumsloven.

Naturstyrelsen har meddelt sin principgodkendelse af projektet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20.

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

3.13 Fremrykket ekspropriation og adgang til arkæologiske forundersøgelser

De ordinære ekspropriationer til vejanlæg af denne type kan normalt forventes gennemført 1½-3 år efter vedtagelsen af en anlægslov, da ekspropriationerne først kan gennemføres, når Vejdirektoratet har udarbejdet et detailprojekt, og ekspropriationskommissionen har afholdt de nødvendige besigtigelser.

Der kan forekomme situationer, hvor det efter anmodning fra ejeren vil være hensigtsmæssigt at ekspropriere en ejendom før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer. Et eksempel på en sådan situation kan være, at ejeren af en ejendom, der med stor sandsynlighed skal totaleksproprieres som følge af vejanlægget, af økonomiske eller sociale årsager, fx sygdom, alder, familieførøgelse, arbejdssituation mv. har behov for at afhænde sin ejendom. Da det kan være umuligt at sælge en ekspropriationstruet ejendom på almindelige vilkår, kan ekspropriation være nødvendigt.

Et andet eksempel kan være, at fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser for anlægsmyndigheden, eksempelvis som følge af, at en grundejer vil foretage ændringer af sin ejendom, der vil fordyre en senere ekspropriation væsentligt.

Der er derfor indsat en hjemmel til ekspropriation før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer i lovforslaget.

I forbindelse med projektering af nye vejanlæg eller ændringer af bestående vejanlæg gennemføres arkæologiske forundersøgelser for at få en indikation af, om der er sandsynlighed for at støde på arkæologiske fund i forbindelse med anlægsarbejderne. På baggrund heraf fastlægges, hvor der i givet fald skal gennemføres egentlige arkæologiske udgravninger.

Hvis det vurderes, at der er behov for at foretage arkæologiske forundersøgelser, er det mest hensigtsmæssigt, at disse undersøgelser gennemføres før detailprojekteringen og før anlægsarbejderne påbegyndes, så den tid, der anvendes til forundersøgelserne, ikke belaster projektets økonomi eller tidsplan mere end nødvendigt.

Arkæologiske forundersøgelser kan bestå i, at der trækkes et antal søgegrøfter på det berørte areal. Søgegrøfterne graves med en gravemaskine og lægges som regel med ca. 15 m mellemrum. Søgegrøfterne varierer fra 2-3 m i bredden og dybden er afhængig af muldlagets tykkelse. Der kan typisk afdækkes ca. 10.000 m² pr. dag. Forundersøgelser i middelalderlige kulturlag forløber anderledes, idet disse oftest vil ske i form af analyse af boreprøver, søgegrøfter og/

eller udgravning af mindre felter, der kan belyse eventuelle kulturlag. Hvis man efter de arkæologiske forundersøgelser eller anlægsmyndighedens detailundersøgelser støder på væsentlige fortidsminder, er konsekvensen, at der skal tages stilling til spørgsmålet om arkæologiske undersøgelser. Fastlæggelsen af behovet for arkæologiske forundersøgelser vil foregå i samarbejde med Kulturstyrelsen (de lokale stats- anerkendte museer).

De nævnte arkæologiske forundersøgelser vil kunne medføre, at f.eks. landbrugsarealer ikke vil kunne benyttes i en kortere eller længere periode. Der er derfor behov for en hjemmel til at kunne foretage disse undersøgelser, selvom de medfører ulemper for ejerne af de pågældende arealer. Henset til indgrebets omfang er det ikke sikkert, at det er muligt mod erstatning at opnå en frivillig aftale med lodsejeren om at kunne disponere over et givent område. Det skyldes navnlig, at det kan være vanskeligt at blive enige om, hvilken erstatning, der skal ydes til lodsejeren, når anlægsmyndigheden ikke har noget alternativ til en frivillig aftale.

Efter gældende ordning kan de arkæologiske forundersøgelser - hvor der ikke kan indgås en frivillig aftale - kun gennemføres efter besigtigelsesforretningerne, der er et led i ekspropriationsprocessen. Det betyder, at de først kan foretages, når der foreligger en anlægslov med ekspropriationshjemmel for den pågældende strækning.

Det foreslås derfor, at der skabes hjemmel i anlægsloven til, at anlægsmyndigheden kan få foretaget de nævnte arkæologiske forundersøgelser, således at disse kan foretages uafhængigt af ekspropriationsprocessen, men således at den private ejer af arealet, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, får fuld erstatning efter reglerne i loven om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

De arkæologiske forundersøgelser vil søges foretaget, så de er til mindst mulig gene for de berørte grundejere.

Da de arkæologiske forundersøgelser i visse tilfælde har karakter af ekspropriation, skabes der med bestemmelsen i overensstemmelse med grundlovens § 73 mulighed for at foretage ekspropriation.

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

4. Alternativer

Der er i VVM-undersøgelsen vurderet følgende andre muligheder for udformning af den udbyggede motorvej:

- Ingen udbygning af motorvejen – det såkaldte 0 («nul») alternativ.
- Mindre udbygninger af motorvejen – det såkaldte 0+ («nulplus») alternativ.
- Udbygning af den kollektive trafik i stedet for en udbygning af motorvejen – det såkaldte K+ alternativ.

Vejdirektoratet har ud fra en samlet vurdering af de trafikale, vejtekniske, trafiksikkerhedsmæssige, miljømæssige og

økonomiske konsekvenser ikke fundet grundlag for at anbefale løsningsmulighederne.

Derudover er der taget stilling til en række andre undersøgte muligheder for den konkrete udformning mv. af den udbyggede motorvej:

- Bibeholdelse af eksisterende tilslutningsanlæg 50
- Anlæg af ruderanlæg med forbindelsesveje ved tilslutningsanlæg 51
- Lukning af tilslutningsanlæg 51
- Bibeholdelse af skråningerne på bystrækningen
- Videreførelse af nødspor bag om brosjøler.

Vejdirektoratet har ud fra en samlet vurdering af de trafikale, vejtekniske, trafiksikkerhedsmæssige, miljømæssige og økonomiske konsekvenser ikke fundet grundlag for at anbefale løsningsmulighederne. Der kan læses nærmere om de undersøgte muligheder og begrundelsen for denne vurdering på www.vejdirektoratet.dk.

5. Trafikale konsekvenser

Trafikbelastningen på motorvejen syd om Odense varierer mellem 50.000 og 55.000 biler i årsdøgntrafik (2012) på den centrale strækning mellem Svendborgmotorvejen og tilslutningsanlæg 52, Odense SV, ved Assensvej. Frem til 2007 var der en vækst i trafikken på 4-5 pct. om året, dog har trafikudviklingen siden 2008 været noget mindre.

Der er allerede i dag trængselsproblemer i myldretiden på motorvejen og i tilslutningsanlæggene. Disse problemer forventes at blive forværret i de kommende år, hvis der ikke gennemføres en udbygning af motorvejen. Der er gennemført beregninger af trafikens forventede udvikling frem til 2020 uden udbygning af motorvejen. På motorvejen forventes trafikken i perioden 2008-2020 at stige mellem 37 - 43 pct., svarende til en årlig stigning på 2,7-3,0 pct. På strækningen mellem tilslutningsanlæg 50, Hjallesø, og tilslutningsanlæg 51, Odense S, forventes trafikken at stige fra 51.700 til 73.800 køretøjer.

I en situation med udbygning af motorvejen forventes trafikken på samme strækning at stige til 84.200 køretøjer, dvs. 14 pct. mere i forhold til situationen, hvor motorvejen ikke udbygges. Forøgelsen skyldes, at fremkommeligheden på motorvejen forbedres.

Der er med de gennemførte trafikberegninger gjort en række antagelser om den forventede trafikvækst frem til 2020, bl.a. baseret på, hvordan trafikken gennem en række år har udviklet sig. Trafikvæksten er i disse år imidlertid ikke så kraftig, som man har været vant til. Derfor er der en vis usikkerhed knyttet til de anvendte vækstforudsætninger.

Odense Kommunes etablering af Munkebjergvejs forlængelse medfører nye og hurtigere ruter via motorvejen til bl.a. Rosengårdcenter-området. Således flytter omkring 2.000 bilture fra Middelfartvej og Ring 2 til motorvejen syd om Odense. Svendborgvej og Stenløsevej nord for motorvejen opnår en betydelig aflastning.

Der er foretaget en beregning af det samlede gennemsnitlige antal kørte km og omfanget af tidsbesparelser pr. døgn. Resultatet er, at antallet af kørte km stiger med ca. 76.000

km pr. dag i forhold til 0-alternativet, mens de eksisterende trafikanters samlede tidsforbrug reduceres med ca. 4.800 timer pr. dag. Den tidsmæssige gevinst vil være størst i trængselssituationerne i myldretidstimerne.

5.1 Trafiksikkerhed

Der er i perioden 2005-2009 sket 128 uheld på strækningen. Der har været 23 personskadeulykker med 1 dræbt, 9 alvorligt og 13 lettere tilskadekomne på selve motorvejen.

Der er foretaget en analyse af uheldene på strækningen. Analysen viser, at der er en særlig koncentration af uheld på motorvejen omkring frakørslerne ved Assensvej (tilslutningsanlæg 52) og Stenløsevej (tilslutningsanlæg 51) samt på selve tilslutningsanlæggene. Der er 5 strækninger og ét tilslutningsanlæg, der vurderes at være særligt uheldsbelastede. Der er flest uheld på strækningen øst og vest for afkørslen ved Assensvej (tilslutningsanlæg 52).

På grund af de forbedringer, der gennemføres af motorvejsanlægget og af tilslutningsanlæggene, forventes antallet af uheld på de pågældende lokaliteter at falde.

Den forbedrede fremkommelighed på motorvejen som følge af udbygningen betyder, at der trækkes trafik fra alternative ruter ad det almindelige vejnet til motorvejen. Overflytningen af trafik til motorvejen forventes også at give en forbedring af trafiksikkerheden på det øvrige vejnet. Den primære trafiksikkerhedsmæssige effekt forventes opnået ved, at antallet af bagendekollisioner og ulykker ved vognbaneskitift reduceres, da der vil opstå færre kødannelser efter en udbygning af motorvejen.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

6.1 Anlægs- og samfundsøkonomi

Anlægsoverslaget for udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet, jf. akt 16 af 24. oktober 2006.

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

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

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

I henhold til principperne for ny anlægsbudgettering har det eksterne rådgivningsteam Deloitte m. fl. for Transportministeriet gennemført en ekstern kvalitetssikring, som har omfattet en vurdering af Vejdirektoratets økonomiske overslag, risikostyring, samfundsøkonomiske analyse samt projektorganisering og udbudsstrategi.

Den overordnede konklusion af kvalitetssikringen er, at der ingen vægtige grunde er til, at der ikke kan træffes beslutning om at gå videre med projektet på baggrund af det af Vejdirektoratet fremlagte beslutningsgrundlag. Den eksterne kvalitetssikring har dog medført nedjusteringer af det i VVM-redegørelsen anførte anlægsoverslag med hensyn til brooverføringer, autoværn og trafikledelse. Nedjusteringen af det samlede anlægsoverslag som følge af disse korrektioner er 12,2 mio. kr. i 2013-priser (indeks 183,38).

Der er på den baggrund udarbejdet et korrigeret basisoverslag for udbygningen af Fynske Motorvej syd om Odense på 1.495,0 mio. kr. (2013-priser, indeks 183,38). I overslaget indgår udgifter til etablering af vejanlægget, arealerhvervelse, projektering, tilsyn og administration, men ikke moms.

I henhold til ny anlægsbudgettering bevilges basisoverslaget tillagt 10 pct. til Vejdirektoratets gennemførelse af projektet (ankerbudgettet). Ved indbudgetteringen på finansloven afsættes yderligere en central reserve på 20 pct. til Transportministeriet. Det samlede anlægsbudget vil således udgøre basisoverslaget + 30 pct. dvs. 1.943,6 mio. kr. i 2013-priser (indeks 183,38).

Tabel 1: Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for hovedforslaget. Prisniveau 2013, indeks 183,38.

Basisoverslag Mio. kr.	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.) Mio. kr.	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 30 pct.) Mio. kr.
1.495,0	1.644,5	1.943,5

I første omgang, afsættes imidlertid kun midler til 1. etape af anlægsprojektet, jf. nedenfor.

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

er den rente, som opnås med den investerede kapital, når alle omkostninger og fordele opgøres over den samlede samfundsøkonomiske beregningsperiode på 50 år. Den er således udtryk for projektets samfundsøkonomiske afkast i løbet af projektperioden.

Den interne rente skal mindst svare til den samfundsøkonomiske kalkulationsrente, der på beregningstidspunktet var 5 pct., for, at projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast. Det bemærkes, at en række miljøeffekter, herunder barrierevirkning, tab af naturværdier, støj i naturområder samt arealindgreb ved anlægsprojekter, ikke værdisættes i den samfundsøkonomiske analyse.

Den interne rente for det samlede projekt er beregnet til 14,8 pct. og nettonutidsværdien til 9,7 mia. kr. (2013-priser). Den samfundsøkonomiske beregning omfatter det samlede projekt inkl. den af Odense Kommune besluttede og finansierede tilslutningsvej, Munkebjergvejs forlængelse. Vejforlængelsen er medtaget, da den trafikalt set er en forudsætning for det nye tilslutningsanlæg ved Odense.

I trafikaftalen af 21. marts 2013 om »En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.« besluttede parterne, at der afsættes midler til anlæg af et nyt tilslutningsanlæg 50 ved det kommende, nye Odense Universitetshospital syd for Odense, som udgør 1. etape af udbygningsprojektet. Finansudvalget gav den 25. april 2013 med aktstykke 81 tilslutning til igangsættelse af anlæg af det nye tilslutningsanlæg, der har en totaludgift på 205,9 mio. kr. (2013-priser).

1. etape af udbygningen af motorvejen, dvs. et nyt tilslutningsanlæg 50, har et basisoverslag på 158,4 mio. kr. i 2013-priser (indeks 183,38). På baggrund heraf er beregnet følgende overslag:

Tabel 2: Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for 1. etape. Priseniveau 2013, indeks 183,38.

Basisoverslag Mio. kr.	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.) Mio. kr.	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 30 pct.) Mio. kr.
158,4	174,3	205,9

For 1. etape er den interne rente beregnet til 35,6 pct. og nettonutidsværdien til 7,4 mia. kr. (2013-priser). I den samfundsøkonomiske beregning er medregnet effekterne af den kommunale Munkebjergvejs forlængelse, hvorfor anlægsomkostningen for vejens forlængelse i den samfundsøkonomiske beregning er tillagt anlægsoverslaget for udbygningen af motorvejen.

Udbygning af 1. etape af Fynske Motorvej syd om Odense, dvs. anlæg af nyt tilslutningsanlæg 50 mv., vil kunne gennemføres efter følgende tidsplan:

2013-2014: Detailprojektering

2014: Besigtigelse og ekspropriation

2014-2016: Anlæg

2016: Udbygning færdig

Bevillingerne til udbygning af 1. etape fordeler sig som følger (2013-priser og indeks 183,38):

Tabel 3: Årsfordelt anlægsbudget

År	Ankerbudget (projektbevilling) mio. kr.	Samlet anlægsbudget mio. kr.
2013	17,8	21,0
2014	43,6	51,5
2015	69,7	82,4
2016	43,2	51,0
I alt	174,3	205,9

6.2 Konsekvenser for Vejdirektoratet

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

Arbejdet med at beskrive anlægget i et detailprojekt, som kan danne baggrund for udbud, udføres af Vejdirektoratet i samarbejde med eksterne rådgiverfirmaer. Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbydes efter gældende regler herfor.

Vejdirektoratet og dets bygherrerådgivere fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres i overensstemmelse med den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektforsøget styres, kontrolleres og dokumenteres. Trafikafviklingen skal overvåges og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Endelig skal trafiksikkerhedsmæssige og arbejdsmæssige indsatser gennemføres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for anvendelse af nye metoder og ny teknologi mv. med henblik på at optimere projektet trafiksikkerhedsmæssigt, miljømæssigt, økonomisk og tids-

mæssigt. For at begrænse anlægsperiodens længde kan der vise sig behov for at udvide antallet af arbejdstimer pr. dag. Dette vil i givet fald ske efter nærmere aftale med Odense Kommune, som jf. Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1517 af 13. juni 2012 om miljøregulering af visse aktiviteter («miljøaktivitetsbekendtgørelsen») er den ansvarlige myndighed vedr. støj i forbindelse med midlertidige anlægsaktiviteter mv.

Til projektering, tilsyn og administration er budgetteret med ca. 18,0 pct. af de samlede udgifter til anlægsarbejder og arealerhvervelse. Heraf fordeles ca. 4,6 pct. til lønninger til Vejdirektoratets personale, ca. 8,4 pct. til omkostninger til eksterne rådgivere og ca. 5,0 pct. til øvrige driftsudgifter.

Vejdirektoratets samlede anlægsbudget til udbygning af 1. etape af Fynske Motorvej syd om Odense vil efter 2013 være på 184,9 mio. kr. (2013-priser, indeks 183,38), der optages på finanslovens § 28.21.20 Anlæg af hovedlandeveje m.v. (Anlægsbev.). Projektets bidrag til den centrale reserve på 28,4 mio. kr., svarende til 20 pct. af basisoverslaget, optages på finanslovens § 28.11.13 Anlægsreserve (Anlægsbev.).

7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

En udbygning af motorvejen vil forbedre trafikafviklingen på motorvejen syd om Odense og i Odense by i myldretiden og vil derved reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på 2.500-3.000 mandår for hele strækningen og 300-350 mandår for 1. etape.

De afledte økonomiske virkninger vil i øvrigt primært være sparet tid og øgede kørselsomkostninger. Den sparede tid har en værdi i størrelsesordenen 400 mio. kr. i 2020 og herefter stigende som følge af væksten i trafikken. En del af tidsbesparelsen tilfalder erhvervslivet i form af reducerede transportomkostninger. De øgede kørselsomkostninger som følge af trafikanternes ændrede rutevalg efter en udbygning af motorvejen, vurderes at blive ca. 18 mio. kr. i 2020.

For så vidt angår de strukturelle økonomiske virkninger for erhvervslivet kan nævnes, at en forbedret fremkommelighed normalt forventes at give positive effekter for erhvervslivet, både i form af tidsbesparelser for erhvervstrafikken og i form af fordele for de virksomhedernes ansatte, der pendler mellem arbejde og bopæl. Motorvejen vil desuden give mulighed for at pendle over længere afstande på samme tid, hvilket kan bidrage til at øge virksomhedernes rekrutteringsopland.

8. Administrative konsekvenser for borgerne

Udvidelsen af motorvejen vil ikke medføre administrative konsekvenser for borgerne.

For de borgere langs motorvejen, der berøres af arealerhvervelse og ekspropriation, vil der dog være midlertidige administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. Ejerne af de berørte ejendomme vil

blive inddraget direkte ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil alle borgere i området bl.a. på www.vejdirektoratet.dk løbende kunne informere sig om vejarbejdets karakter og tidsplan.

9. Miljømæssige konsekvenser

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

9.1 Arealindgreb

Langt de fleste ejendomme langs strækningen vil blive berørt af både permanent arealerhvervelse og af midlertidig arealerhvervelse til brug for arbejdsarealer. Omfanget af arealerhvervelsen fra ejendommene langs motorvejen er som udgangspunkt en arealstrimmel af vekslende bredde. Ved ombygning af tilslutningsanlæg og etablering af nye regnvandsbassiner samt andre tekniske anlæg, bliver det nødvendigt med en mere omfattende arealerhvervelse fra de berørte ejendomme.

Rampeanlægget med fordelerring ved Stenløsevej, Volderslevvej og Dalumvej (tilslutningsanlæg 51, Odense S) vil blive ombygget. Det kræver totalekspropriation af en række beboelsesejendomme på Stenløsevej både nord og syd for fordelerringen.

Der skønnes at være behov for permanent arealerhvervelse ved ekspropriation af ca. 38 ha til vejanlægget.

Udbygningen vil berøre ca. 150 ejendomme. Det vurderes, at 15-20 ejendomme skal totaleksproprieres. Herudover vil ca. 8 kolonihaver i Lilletofen Havekoloni blive berørt af ekspropriation i forbindelse med udbygningen.

Af hensyn til gennemførelse af anlægsarbejderne skal der ske en midlertidig arealerhvervelse af ca. 30 ha til arbejdsarealer og udsætningsområder for deponering af jord i anlægsperioden. Arealerne retableres og leveres tilbage til de berørte ejendomme efter endt brug.

Omfanget af ekspropriationer vil blive fastlagt endeligt af den ekspropriationskommission, der skal godkende projektet ved en besigtigelsesforretning. Ekspropriationer sker med hjemmel i lovforslagets § 3, vejlovens § 43 og efter lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

Med lovforslaget skabes i overensstemmelse med grundlovens § 73 en lovhjemmel til tvangsmæssigt at erhverve de fornødne arealer til brug for udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense.

Ekspropriation kan kun ske, hvis det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer enten midlertidigt eller permanent for at kunne gennemføre udbygningen.

Ekspropriationskommissionen foretager en tilbunds gående prøvelse af, om den enkelte ekspropriation er nødvendig. Kravet om, at ekspropriationen skal være nødvendig, er udtryk for, at det almindelige proportionalitetsprincip skal være opfyldt. Tvangsmæssig afståelse af ejendom kan således

ikke gennemføres, hvis det, der tilsigtes med ekspropriationen, kan gennemføres på en for grundejeren mindre indgribende måde.

Ekspropriation vil i henhold til lovforslaget ske med henblik på udbygning af motorvejen og har således et formål, der har offentlig karakter og dermed ligger inden for almenvellet.

Erstatningen skal være fuldstændig, det vil sige at der skal betales en erstatning, der økonomisk stiller ejeren, som denne ville være stillet, hvis ekspropriationen ikke var sket.

9.2 Støj, luft og klima

Et stort antal boliger langs motorvejen er i dagens situation støjbelastede med støj over 58 dB, og et mindre antal boliger er stærkt støjbelastede med støj over 68 dB. Det forhold, at motorvejen ligger i en afgravning langs en stor del af bystrækningen, medfører, at støjen i boligområderne er mindre, end hvis vejen var beliggende i samme niveau som det omgivende terræn.

Hvis motorvejen ikke udvides, forventes der i 2020 at være 2.258 boliger langs motorvejen, der er støjbelastede med vejstøj over 58 dB. Heraf forventes 48 boliger at være stærkt støjbelastede med vejstøj over 68 dB. Med en udbygning af motorvejen med de støjreducerende foranstaltninger, der foreslås i hovedforslaget, vil det tilsvarende antal boliger være på henholdsvis 2.064 boliger og 26 boliger.

Ca. 490 af de støjbelastede boliger er beliggende langs de større kommunale veje, hvor der ikke etableres støjafskærmning i forbindelse med udbygningen.

Den udbyggede motorvej foreslås anlagt med støjreducerende slidlag på bystrækningen. Der påregnes opsat støjskærme på i alt 5.150 m fordelt på begge sider af motorvejen. Hertil kommer de eksisterende støjvolde på 640 m, som generelt forudsættes forhøjet. Endelig vil boliger, der er udsat for et støjniveau over 63 dB fra motorvejen, blive tilbudt tilskud til støjisolering.

Trafikken på motorveje og øvrige veje i det åbne land kan være betydelig, men luftforureningsniveauerne er forholdsvis lave, fordi der typisk er gode spredningsforhold. Luftforureningen aftager hurtigt med afstanden fra vejen, og boligerne langs motorveje ligger typisk i en vis afstand fra vejen. Det gælder også Fynske Motorvej syd om Odense.

Der er ingen overskridelse af luftkvalitetsgrænserne, hverken i dagens situation eller efter udbygningen. Niveauerne vil være langt under grænseværdierne. Emissionen af NO_x, NO₂ og PM udstødning forventes at falde kraftigt fra 2008 til 2020 på grund af skærpede krav til bilernes udstødning (emissionsnormer) og på trods af stigende trafik fra 2008 til 2020. På trods af bilparkens øgede energieffektivitet i 2020 vil CO₂-emissionen fra bilerne være ca. 4 pct. større ved en udbygning af motorvejen sammenlignet med 0-alternativet, hvor der ikke sker udbygning. Det skyldes den stigende trafik.

9.3 Plante- og dyreliv

Motorvejsstrækningen passerer igennem et Natura 2000-område ved krydsningen af Odense Å og passerer tæt på samme område ved Lindved Å. Der er indarbejdet afværgeforanstaltninger i såvel anlægs- som driftsfasen.

Af hensyn til lysforholdene for damflagermus vil blive foretaget en tragtformet udbygning af faunapassagen ved Lindved Å, og der etableres 3 m høje skærme ved åen. Ligeledes af hensyn til damflagermusene vil der ikke blive etableret belysning på motorvejen ved åen. Et særligt overvågningsprogram vil blive gennemført under anlægsarbejderne ved udvidelse af motorvejsbroerne over Odense Å. Med de indarbejdede afværgeforanstaltninger er det vurderet, at projektet ikke vil skade habitatområdet.

Alle relevante naturområder på hver side af motorvejen er blevet undersøgt i hele strækningens længde. Udbygningen vil påvirke et meget begrænset areal af beskyttet natur, og udelukkende natur, som allerede i dag er randområder. Der vil blive etableret erstatningsnatur for de områder, som vil blive inddraget ved udbygningen.

På baggrund af feltundersøgelser vurderes det, at stor vandsalamander og 4 arter af flagermus findes omkring motorvejen. Alle arter er opført på EU-habitatdirektivets bilag IV liste. Listen omfatter arter, hvis bevaringsstatus ikke må forringes.

Det vurderes, at projektet med de planlagte afværgeforanstaltninger (erstatningsvandhuller, erstatningsskov mv.) ikke skader den eksisterende flora og fauna inklusive bilag IV-arterne stor vandsalamander og damflagermus.

9.4 Landskab

Motorvejen er i dag ført på terræn i det åbne land øst og vest for Odense. Gennem morænebakkerne i byens sydlige forstæder ligger vejen i en forholdsvis dyb afgravning.

Udvidelsen af motorvejen vil påvirke det omkringliggende landskab. Påvirkningerne vurderes dog at være af mindre karakter, fordi landskabet allerede er visuelt og støjmæssigt påvirket af den eksisterende motorvej. De landskabelige udfordringer er størst ved passage af Odense Ådal og Lindved Ådal samt ved indgreb i de skovdannende beplantninger, der omgiver store dele af bystrækningen.

Ved udvidelsen af broen over Odense Ådal opretholdes to separate dalbroer med en lysåbning i midten, hvilket begrænser den landskabelige barrierevirkning.

De bevoksede skrånninger på bystrækningen skal afgraves for at skabe plads til udvidelsen af motorvejen. Skrånningerne vil blive tilplantet på ny.

Indpasningen af det udvidede vejanlæg med tilslutningsanlæg inkl. vejvandsbassiner m.m. vil blive udført, så den landskabelige påvirkning er mindst mulig, og det nuværende landskabsudtryk bevares bedst muligt. Dette kan bl.a. opnås ved at etablere dyrkningsskrånninger i det åbne land og ved at retablere skærmende beplantninger efter anlægsarbejderne er afsluttet.

9.5 Kulturarv og arkæologi

Kulturlandskabet omkring motorvejen har gennemgået store ændringer og er i høj grad præget af Odenses byudvikling. Der ligger spredte kulturelementer såsom bevaringsværdige bygninger, beskyttede sten- og jorddiger, arkæologiske fundsteder m.v. i området omkring den udbyggede motorvej.

De fleste kulturhistoriske miljøer ligger imidlertid i en sådan afstand til motorvejen, at en udvidelse ikke forventes at betyde væsentlige nye påvirkninger. Nogle diger på tre lokaliteter vil blive afkortet som følge af motorvejsudvidelsen. Der er ikke nogen fredede fortidsminder i vejkorridoren.

Det forventes, at der især langs motorvejen i det åbne land kan forekomme jordfaste fortidsminder, der kan nødvendiggøre arkæologiske udgravninger. Inden anlægsarbejderne går i gang, vil Odense Bys Museer foretage en arkæologisk undersøgelse af de berørte arealer.

9.6 Friluftsliv

De grønne områder og skovplantninger omkring motorvejen benyttes flittigt til rekreative formål, som gå-, løbe- og rideture, og til krydsning af motorvejen for cyklister og fodgængere. De væsentligste rekreative interesser i området er knyttet til stier, skove samt de to ådale med grønne arealer omkring Odense Å og Lindved Å. De rekreative forhold omkring motorvejen er i dag meget påvirkede af den eksisterende motorvej.

De nuværende muligheder for, at cyklister og gående kan krydse motorvejen, vil blive bevaret. Skovbræmmerne mellem boligområderne og motorvejen vil på grund af udvidelsen blive mindsket i bredden. Det tilstræbes, at der er passage ad stierne på tværs af motorvejen i anlægsfasen.

Lillemøntens Haveforening berøres af udbygningen af motorvejen. Haverne i første række mod motorvejen vil skulle afgive areal til motorvejen. Det kan medføre, at ca. 8 haver nedlægges. Der udlægges ikke erstatningshaver for de nedlagte haver. Der vil blive etableret støjskærm langs haveforeningen.

9.7 Overfladevand og grundvand

Der vil blive etableret et helt nyt afvandingssystem for motorvejen, jf. afsnit 3.10. Vejvandet opsamles og føres via lukkede ledninger og grøfter til regnvandsbassiner, hvor urenheder bundfældes, og afstrømningen reguleres, inden vandet føres videre til det nærmeste vandløb. Afvandingssystemet sikrer, at der under normale omstændigheder ikke vil være nogen risiko for indvirkning på kvaliteten i vandløb, vådområder og grundvand. Hvis der sker spild på vejen, lukkes bassinernes afløb, og forureningen samles op. Afledningen af vejvandet m.v. kræver efter miljøbeskyttelsesloven tilladelser fra kommunen.

I tilladelserne vil der blive fastlagt nærmere vilkår for udledningen til de relevante vandløb og søer m.v. Afvandingssystemet sikrer, at der under normale omstændigheder ikke vil være nogen risiko for belastning af grundvandskvalite-

ten. Risikoen for at forringe kvaliteten af drikkevandet i forhold til i dag vurderes derfor som yderst begrænset.

Den øverste del af den nuværende rabatjord langs motorvejen er forurennet, jf. afsnit 9.9. Ved udbygningen af motorvejen vil den blive fjernet. Der vurderes ikke at være nogen risiko for forurening af grundvandet som følge af jorddisponeringen af rabatjord i anlægsprojektet.

9.8 Ressourceforbrug

Råstof- og materialeforbruget til etablering af motorvejsudvidelsen består hovedsageligt af asfalt og grus til belægningsarbejdet samt beton og stål til konstruktioner (broer, støttevægge m.v.).

Forbruget omfatter ca. 160.000 tons asfalt (heraf udgør genbrug ca. 50.000 tons) og ca. 300.000 m³ stabilgrus og bundsikring (heraf udgør genbrug ca. 50.000 m³). Affald og genanvendeligt materiale håndteres i henhold til myndighedernes anvisninger.

9.9 Forurennet jord

Udbygning af motorvejen vil medføre, at der vil være gravearbejder langs med den nuværende motorvej. Langs med vejarealer kan der generelt være en diffus forurening af overfladejorden med bly, tungere olieprodukter og polyaromatiske hydrocarboner (PAH'er) fra trafikken. Forurening af overfladejorden forventes at være sammenlignelig med, hvad der i en række undersøgelser er konstateret langs andre danske motorveje, hvor jorden kan betegnes som lettere forurennet.

Lettere forurennet jord skal så vidt muligt genanvendes indenfor vejprojektet, f.eks. i vejanlægget, i støjvolde, tilslutningsanlæg og ved terrænreguleringer, mens bortskaffelse af forurennet jord til eksterne miljøgodkendte anlæg søges minimeret.

Der er kortlagt 15 forurenede grunde i nærheden af motorvejen, hvoraf de 3 støder op til motorvejen. Eventuel forurennet jord (punkttildeforureninger) og eventuel lettere forurennet jord fra kortlagte lokaliteter indbygges i vejanlægget eller bortskaffes til miljøgodkendte modtageanlæg.

Forurennet jord vil blive bortskaffet eller indbygget i projektet i henhold til gældende lovgivning og bestemmelser.

10. Forholdet til EU-retten

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

Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiv 79/409/EØF af

2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle med senere ændringer (Fuglebeskyttelsesdirektivet) (EF-Tidende 1979 nr. L 103, side 1) og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer (Habitatdirektivet) (EF-Tidende 1995 nr. L 1, side 135) vil blive negativt påvirket af det samlede anlægsprojekt.

11. Hørte myndigheder m.v.

Udkastet til lovforslag har været i høring hos Odense Kommune, Region Syddanmark, Danmarks Naturfrednings-

forening, Dansk Erhverv, DI Transport, Dansk Transport og Logistik (DTL), ITD, Dansk Byggeri, Fynbus, Forenede Danske Motorejere (FDM), Dansk Ledningsejerforbund, Dansk Vejforening, Rådet for Sikker Trafik, Dansk Økologisk Råd og Rådet for Bæredygtig Trafik.

12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen.	Den samlede udgift til udbygning af motorvejen er på 1.943,6 mio. kr. I første omgang er der afsat 205,9 mio. kr. til 1. etape (2013-priser, inkl. tillæg på 30 pct.). Herudover efterfølgende udgifter til drift og vedligeholdelse.
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen.	Begrænset meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Sparet tid for erhvervstrafik og trafik mellem bolig og arbejde. Øget beskæftigelse i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden	Let forhøjede kørselsomkostninger.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen, bortset fra mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Miljømæssige konsekvenser	Reduktion af antallet af boliger belastet med støj langs vejen og forbedret håndtering af vejafvandingen.	Mindre indgreb i natur og landskab og påvirkning af dyre- og planteliv. Forøgelse af CO ₂ -udledningen.
Forholdet til EU-retten	De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i EU-retten. Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiver bliver hverken direkte eller indirekte berørt af vejanlægget. Det vil gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag blive sikret, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af vejanlægget.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Den foreslåede bestemmelse indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at udbygge hovedlandevej 40, Fynske Motorvej (E20), på en 13 km lang strækning fra Motorvejskryds Odense til ca. 2 km øst for tilslutningsanlæg Odense Vest ved Blommenslyst fra 4 til 6 spor.

Udbygningen forestås af Vejdirektoratet, som er anlægsmyndighed.

Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 1.2 og 6.2 samt lovforslagets bilag 1.

Bestemmelsens stk. 2 beskriver, at den motorvejsstrækning, som lovforslaget omhandler, er illustreret på lovforslagets bilag 1.

Til § 2

Den foreslåede bestemmelse giver hjemmel til at pålægge byggeplaner med en indbyrdes afstand på op til 120 m. Bestemmelsen fraviger kravet i § 34 i lov om offentlige veje om, at der ved hovedlandeveje og andre rutenummerede veje kan pålægges byggeplaner med en indbyrdes afstand på indtil 100 m, når vejbestyrelsen finder, at der af færdselsmæssige hensyn bør sikres vejen mulighed for udvidelse til en større bredde, eller at færdselsens tarv i øvrigt gør det nødvendigt. Begrundelsen for at udvide byggeplanernes maksi-

mumsafstand er, at de almindelige bestemmelser i lov om offentlige veje ikke vurderes at være tilstrækkelige, når vejen udbygges til 6 spor som i dette tilfælde.

Ved pålæg af byggelinjer efter den foreslåede bestemmelse finder de øvrige regler om byggelinjer i kapitel 4 i lov om offentlige veje anvendelse.

Til § 3

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Med forslaget vil transportministeren få hjemmel til i særlige tilfælde at fremrykke ekspropriationstidspunktet for ejendomme, der berøres særligt indgribende af projektet. Ved »særligt indgribende« sigtes almindeligvis til en situation, hvor det vurderes, at der er stor sandsynlighed for, at den pågældende ejendom vil blive totaleksproprieret i forbindelse med projektet. Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af motorvejsplanerne, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et særligt tilfælde, være opfyldt, førend transportministeren på anmodning fra ejeren kan ekspropriere de pågældende ejendomme på et tidspunkt forud for de ordinære ekspropriationer. Som eksempler på særlige tilfælde kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser for anlægsmyndigheden, eller at ejendommen af ejeren ønskes overtaget af særlige personlige årsager, herunder sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale forhold. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

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

Endvidere foreslås det i bestemmelsens stk. 2, at erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Til § 4

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 indeholder en hjemmel til, at Vejdirektoratet eller den, som Vejdirektoratet bemyndiger hertil, på privat ejendom kan foretage de nødvendige arkæologiske forundersøgelser på projektstrækningen. Det vil sige arkæologiske forundersøgelser, som under alle omstændigheder vil skulle gennemføres i henhold til museumsloven.

Hjemlen gør det muligt at igangsætte arkæologiske forundersøgelser straks efter vedtagelse af anlægsloven.

Det bemærkes, at den foreslåede bestemmelse alene regulerer anlægsmyndighedens ret til at få foretaget arkæologiske forundersøgelser hos lodsejeren samt fastsætter regler for det varsel, der skal gives lodsejeren før gennemførelse af disse undersøgelser. Rammerne for gennemførelse af de arkæologiske forundersøgelser reguleres efter reglerne i museumsloven.

Det følger af bestemmelsens stk. 2, at der mindst 28 dage før gennemførelsen af arkæologiske undersøgelser skal gives besked, fx ved brev, til de berørte grundejere eller brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de arkæologiske forundersøgelser offentliggøres i de lokale medier.

Efter bestemmelsens stk. 3, følger, at erstatning for skader som følge af undersøgelserne efter det foreslåede stk. 1 fastsættes ved aftale mellem skadelidte og anlægsmyndigheden, eller, i tilfælde af uenighed mellem skadelidte og anlægsmyndigheden, af taksationsmyndighederne efter lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Der vil almindeligvis være tale om skader på afgrøder, beplantning og befæstede arealer m.v., når de arkæologiske søgegrøfter er udgravet.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 3.13.

Til § 5

Det foreslås med bestemmelsen, at loven træder i kraft d. 1. januar 2014.

Da lovforslaget kan have konkret betydning for grundejere, vurderes det som hensigtsmæssigt at fastsætte en konkret dato for lovens ikrafttræden.