

Udbygning af E45 Østjyske Motorvej Vejle - Skanderborg

Resumé af
VVM-undersøgelsen

Juni 2020

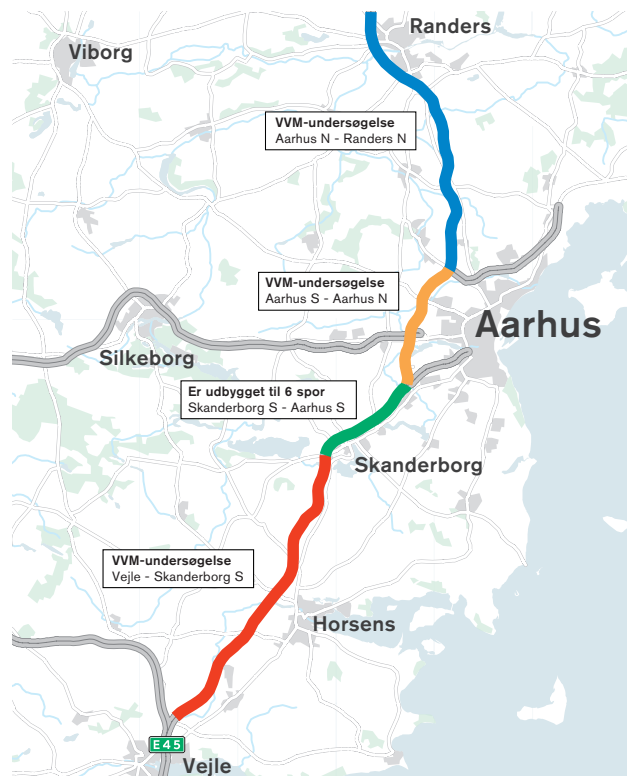


Den politiske aftale bag VVM-undersøgelsen

Som led i finansloven for 2018 besluttede regeringen (V, LA og K) og DF at gennemføre en VVM-undersøgelse af en udbygning af E45 Østjyske Motorvej mellem Vejle og Skanderborg S. Det er resultatet af denne undersøgelse, der præsenteres her.

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

Når VVM-undersøgelsen er afsluttet med en høring vil Vejdirektoratet udarbejde en indstilling til transportministeren, som kan danne grundlag for beslutning om videre forløb. Gennemførelse af projektet kræver, at der træffes politisk beslutning og afsættes finansiering.



Udbygning af E45 mellem Vejle og Skanderborg

Vejdirektoratet har nu afsluttet VVM-undersøgelsen for en udbygning af E45 mellem Vejle og Skanderborg fra 2 spor i hver retning til 3 spor i hver retning

I denne folder kan du læse om resultatet af VVM-undersøgelsen og forslaget til udbygning af motorvejen.

Læs mere online

På www.vd.dk/vvm-e45vejle kan du læse mere om projektet og VVM-undersøgelsen.

Her finder du detaljerede kort med bl.a. støjdbredelsen fra motorvejen, de undersøgte miljøforhold, arealbehov og trafikale konsekvenser.

På hjemmesiden har du mulighed for at sende dine bemærkninger og kommentarer til VVM-undersøgelsen i høringsperioden, som løber fra 12. juni til 27. september 2020.

Hvad er VVM?

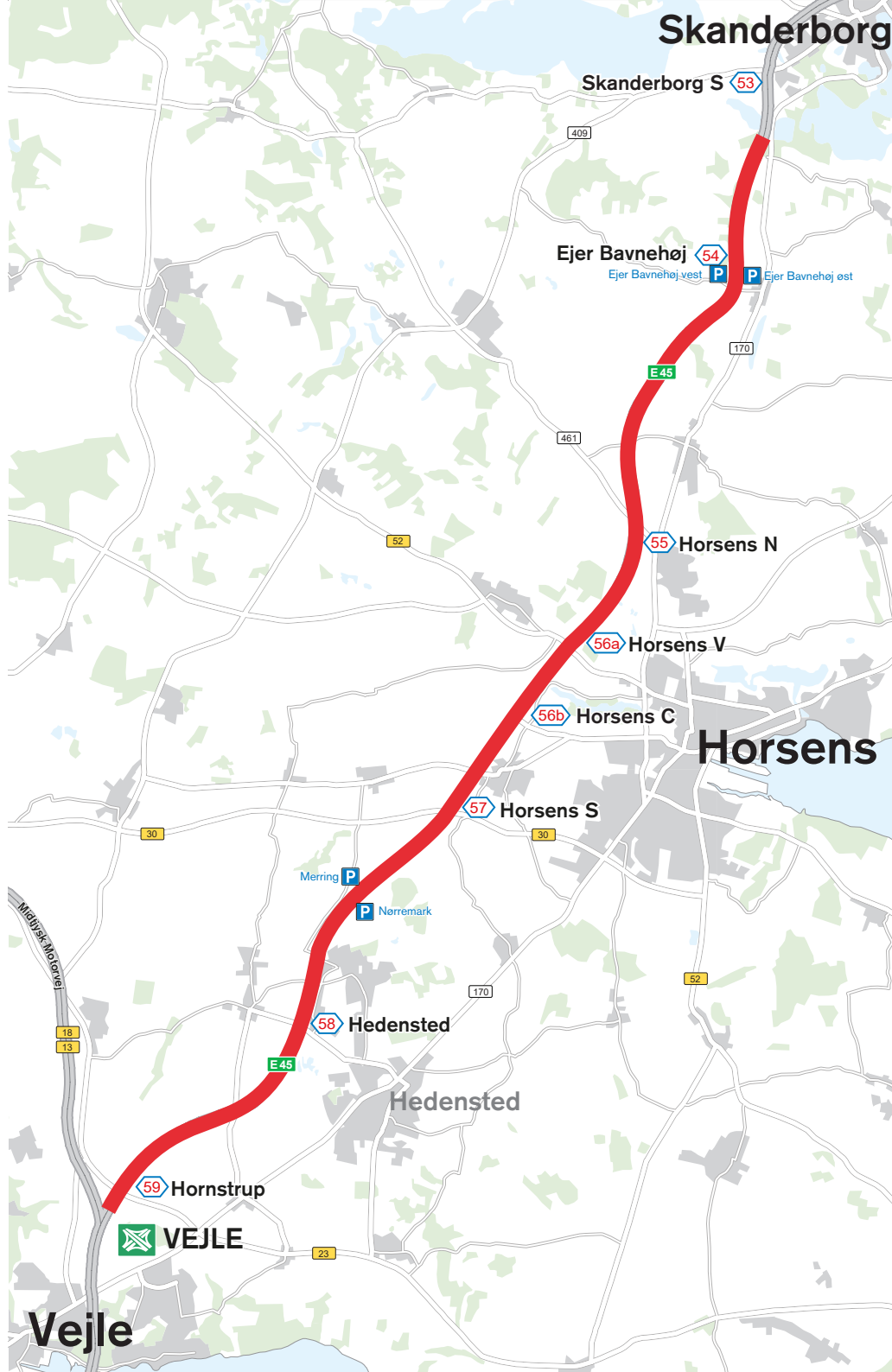
VVM er en forkortelse for Vurdering af Virkningerne på Miljøet

VVM-undersøgelsen skal tilvejebringe tilstrækkelig viden til, at politikere og borgere kan vurdere projektets virkninger på miljøet og sammenligne forskellige løsningsforslag.

VVM-undersøgelsen skal desuden sikre, at vejprojektet bliver bedst muligt tilpasset omgivelserne, og at miljøet ikke påvirkes unødvendigt.



Oversigtskort over
strækningen, der
er undersøgt i
VVM-undersøgelsen



Motorvejen i dag

VVM-undersøgelsen dækker en strækning på ca. 37,5 km mellem Vejle og Skanderborg. På strækningen er der i dag 2 spor i hver retning samt nødspor, mens der både ved Vejle og ved Skanderborg allerede er 3 spor.

Motorvejen er anlagt i 1970'erne og 1980'erne og er ikke forberedt til en udbygning i form af en bred midterrabat, og derfor skal motorvejen udbygges "udad". For at få plads til de to nye spor er der behov for ombygning af de veje, stier og passager, der går over eller under motorvejen samt anlægge nye regnvandsbassiner.

Motorvejen grænser op til sammenhængende erhvervsområder, flere byer, landbrugsarealer, skov og naturområder i form af bl.a. Hansted Ådal samt flere mindre vandløbssystemer, der passerer under motorvejen.

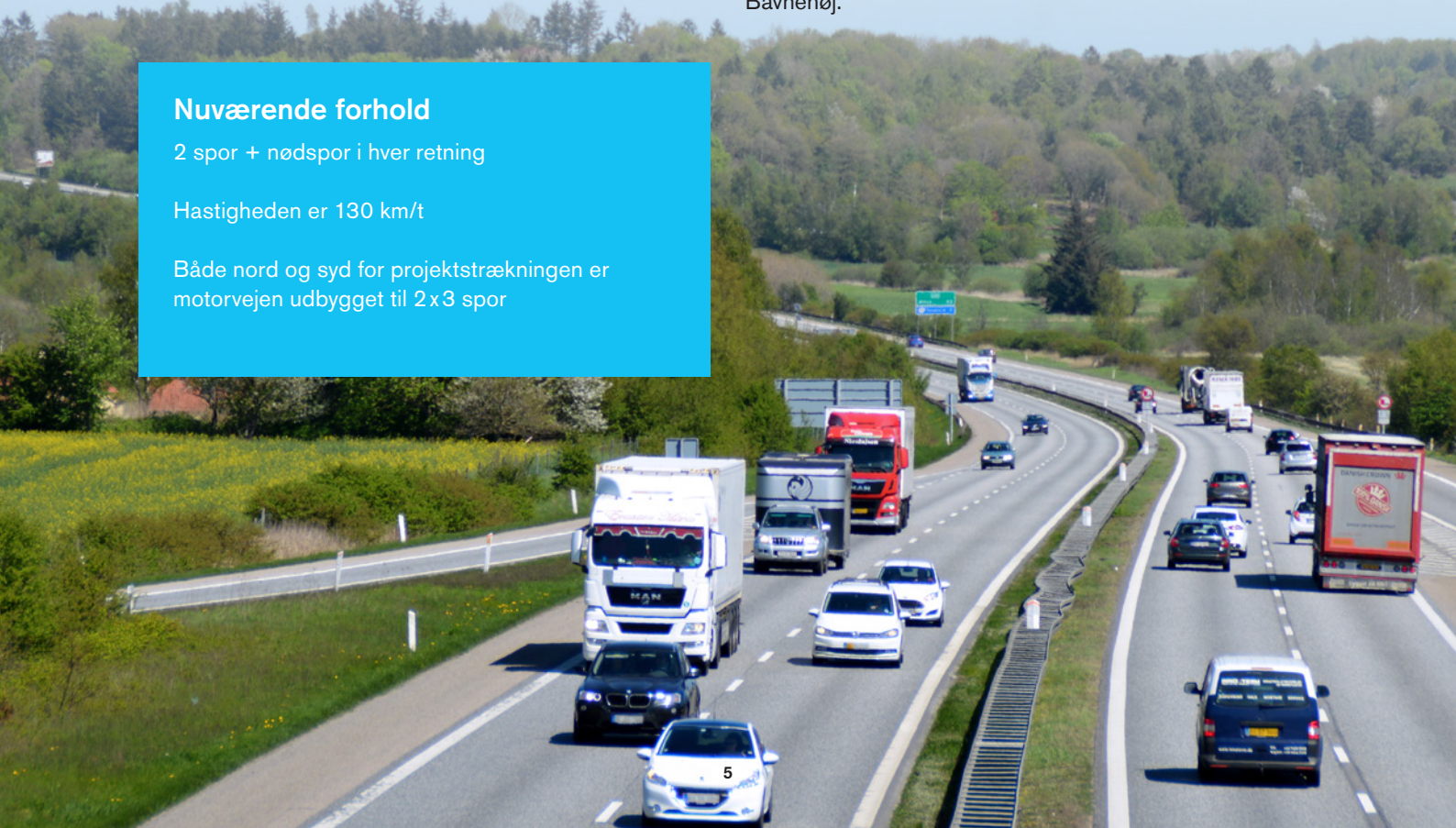
Motorvejsstrækningen forløber igennem et meget afvekslende landskab med store forskelle i landskabets former og terræn, hvor den sydlige del er præget af den flade Løsning Hedeslette, midt på strækningen det mere bølgende morænelandskab omkring Horsens og mod nord det meget bakkede morænelandskab omkring Ejler Bavnehøj.

Nuværende forhold

2 spor + nødspor i hver retning

Hastigheden er 130 km/t

Både nord og syd for projektstrækningen er motorvejen udbygget til 2x3 spor



Udbygning af motorvejen

Motorvejen udbygges til 6-sporet vej til 130 km/t.

Motorvejen udbygges symmetrisk med standard tværprofil.

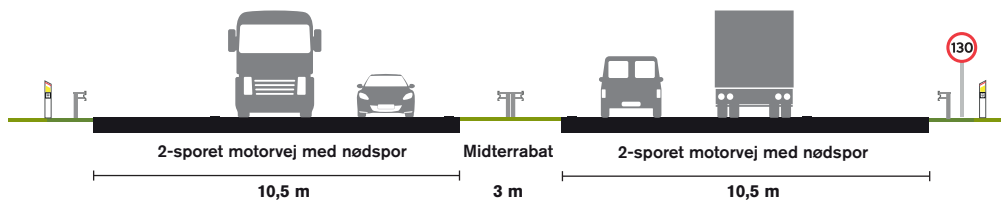
Motorvejsudbygningen sker med et standard tværprofil for 6-sporede motorveje med smal midterrabat – tværprofil på 32 m og kronebredde på 35 m.

Udbygningen sker symmetrisk, hvilket betyder, at motorvejen udvides med et spor i hver vejside. Den symmetriske udbygning sikrer bevarelse af mest muligt af den nuværende motorvej. Begge sider udvides med ca. 7 m - heraf er ca. 4,5 m ny asfaltbelægning samt eventuelle nødvendige udvidelser af skråningsanlæg.

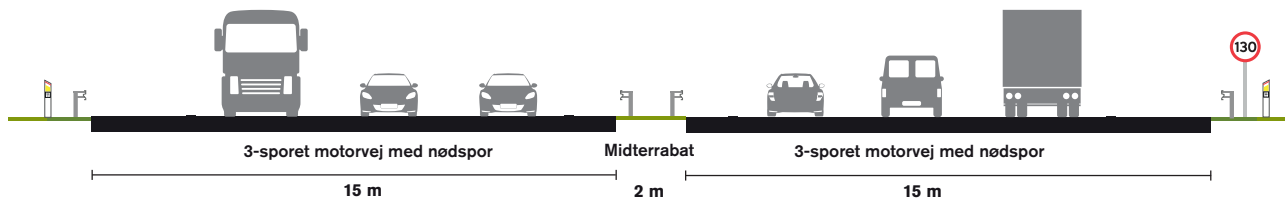
Motorvejen forberedes ikke for en senere udbygning til flere spor.

På strækningen er der syv tilslutningsanlæg, som alle i en eller anden grad bliver berørt af motorvejsudbygningen. Desuden er der mange krydsende veje og stier, der alle bevares og ombygges i nødvendigt omfang.

Eksisterende motorvej



Udbygget motorvej



Vand fra motorvejen

I dag ledes vand fra motorvejen primært ud i grøfter langs vejen og til regnvandsbassiner, inden vandet udlødes til vandløb.

En stor del af strækningen ligger i områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD). I disse områder 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.

Der er i dag regnvandsbassiner for vejvand på strækningen. De udvides med samme placering og dimensioneres til de øgede vandmængder. Der etableres også nye regnvandsbassiner på strækningen.

Alle regnvandsbassinerne etableres med dykket udløb og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikalie-spild på motorvejen vil kunne tilbageholdes i bassinerne, inden udløb til vandløb.



Kantopsamling af vejvand fra motorvejen

Tilslutningsanlæg og lokale veje

Der er i dag syv tilslutningsanlæg på strækningen. Der etableres ikke nye tilslutningsanlæg på strækningen, men der ændres på udformningen af nogle af dem.

Generelt skal ramperne i tilslutningsanlæggene ombygges og tilpasses motorvejsudbygningen og de øgede trafikmængder.

Ændringer på tilslutningsanlæg

59 Hornstrup – Viborg Hovedvej/Juelsmindevej

Anlægget er i dag et S-anlæg, som skal ombygges til et halvt ruder-/halvt S-anlæg, da der ikke er tilstrækkelig plads til de ekstra spor under broen. Broen bevares, men den skal ombygges i mindre omfang.

Begge rampekryds signalreguleres. Ramperne ombygges og tilpasses til motorvejsudbygningen.

58 Hedensted – Gesagervej

Anlægget er i dag et fuldt ruderanlæg, som skal ombygges, da det ikke har tilstrækkelig kapacitet, og da der ikke er tilstrækkelig plads til de ekstra spor under broen. En ny og større bro (samt Gesagervej) bygges syd for det eksisterende anlæg, og herefter nedrives den gamle bro.

Rampekrydsene signalreguleres, og ramperne ombygges og tilpasses til motorvejsudbygningen.

57 Horsens S – Vestvejen

Anlægget er i dag et fuldt ruderanlæg, som skal ombygges, da det ikke har tilstrækkelig kapacitet, og da der ikke

er tilstrækkelig plads til de ekstra spor under broen. En ny og større bro (samt Vestvejen) bygges nord for det eksisterende anlæg, og herefter nedrives den gamle bro.

Rampekrydsene signalreguleres, og ramperne ombygges og tilpasses til motorvejsudbygningen.

56b Horsens C – Ny Hattingvej

Anlægget er i dag et fuldt ruderanlæg, som bevares med sin nuværende udformning. Det betyder, at rampekrydsene bevares som rundkørsler, men at ramperne skal tilpasses til motorvejsudbygningen. Broen bevares, men den skal ombygges i mindre omfang.

56a Horsens V – Silkeborgvej

Anlægget er i dag et fuldt ruderanlæg, som skal ombygges, da det ikke har tilstrækkelig kapacitet, og da der ikke er tilstrækkelig plads til de ekstra spor under broen. En ny og større bro (samt Silkeborgvej) bygges nord for det eksisterende anlæg, og herefter nedrives den gamle bro.

Rampekrydsene signalreguleres, og ramperne ombygges og tilpasses til motorvejsudbygningen.

Kærgårdsvej, der ligger parallelt med E45, skal flyttes til det gamle banetracé, Bryrupbanestien. Kærgårdsvej tilsluttes Silkeborgvej længere mod øst.

55 Horsens N – Østbirkvej

Anlægget er i dag et fuldt ruderanlæg, som skal ombygges, da det ikke har tilstrækkelig kapacitet, og da der ikke er tilstrækkelig plads til de ekstra spor under broen. En ny og større bro (samt Østbirkvej) bygges nord for det eksisterende anlæg, og herefter nedrives den gamle bro.

Rampekrydsene signalreguleres, og ramperne ombygges og tilpasses til motorvejsudbygningen.

54 Ejer Bavnehøj – Risvej

Anlægget er i dag et fuldt ruderanlæg, der er anlagt sammen med rasteanlæg Ejer Bavnehøj, og som bevares. Bygværket bevares i nuværende placering, men forlænges tilsvarende udbygningen af motorvejen.

Ramperne ombygges og tilpasses til motorvejsudbygningen.

Øvrige krydsende veje og stier

Alle krydsende veje og stier på strækningen bevares. Broer for veje, der føres over motorvejen, skal enten skiftes ud eller ombygges. I mange tilfælde står brosjølerne i vejen for motorvejens udbygning, og af den grund udskiftes langt de fleste af broerne for de overførte veje.

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



Rastepladser og samkørselspladser

På strækningen er der rasteanlæggene Merring og Nørremark samt Ejer Bavnehøj, øst og vest. Alle fire rasteanlæg udvides.

Samtlige nuværende samkørselspladser udvides, så der kommer ekstra kapacitet.

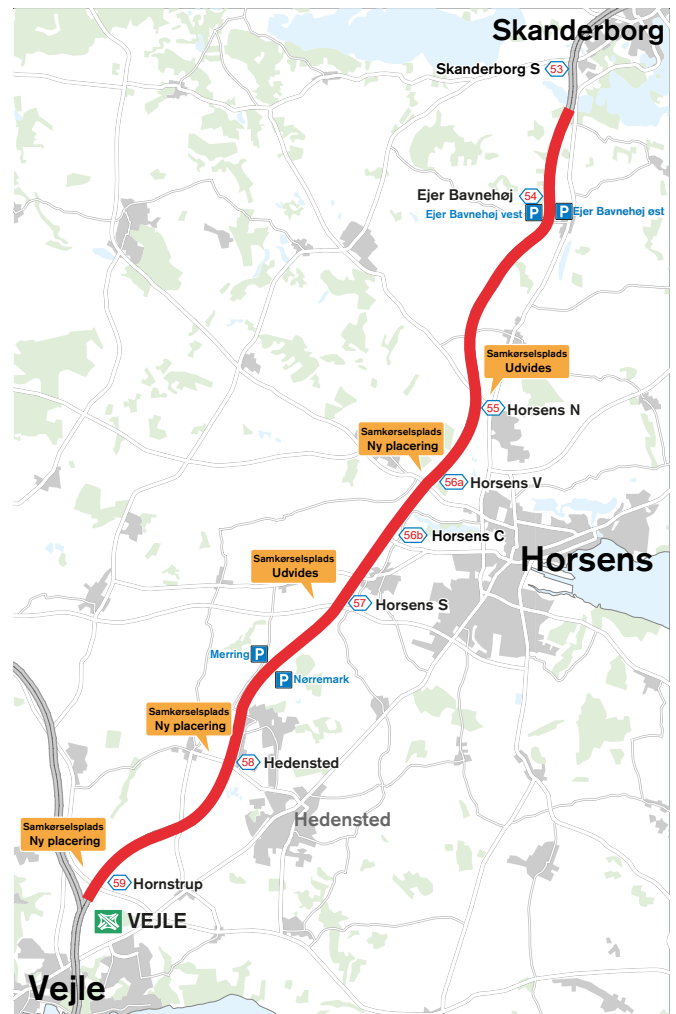
Tre samkørselspladser får ny placering og udvides:

- Ved 59 Hornstrup: Flyttes til Ny Solskovvej
- Ved 58 Hedensted: Flyttes til Dakavej
- Ved 56a Horsens V: Flyttes til Bøgehøjvej

To samkørselspladser udvides:

- Ved 57 Horsens S: Udvides mod nord
- Ved 55 Horsens N: Udvides mod vest

Alle samkørselspladser får belysning, asfaltbelægning, opstrikning af p-pladser og forbedret ud- og indkørsel samt overdækket cykelparkering såfremt der er cykelsti på vejen.





Andre løsninger

Som en del af VVM-undersøgelsen er der også undersøgt andre løsninger, såkaldte 0+-alternativer, for eksempel mulighed for kørsel i nødspor samt forbedring af trafikafvikling ved tilslutningsanlæg.

0+-alternativ – Kørsel i nødspor

Der er undersøgt et 0+-alternativ som et mindre kapacitetsfremmende tiltag, som er billigere end projektforslaget. En mulighed er at benytte eksisterende nødspor som nyt 3. spor. Nødsporet skal ombygges for at kunne bruges som kørespor, og da eksisterende tværsnit på motorvejen er for smalt til tre spor, skal midterrabatten gøres smallere.

Nødsporet vil kun være åbent for kørsel i myldretiden eller på andre tidspunkter med høj trafikintensitet, og den tilladte hastighed forudsættes at være 90 km/t i alle spor. Udenfor disse perioder er der fortsat kun to spor i hver retning. Udenfor myldretiden vil strækningen få en reduceret trafikafvikling, idet hastighedsgrænsen nedsættes fra 130 km/t til 110 km/t på grund af de smallere vognbaner herunder reduceret indre kantbane.

For løsningerne med kørsel i nødspor gælder, at 0+-alternativet er noget billigere end projektforslaget men det har en forholdsvis stor anlægsudgift og alternativet giver ikke væsentlig bedre kapacitet på motorvejen. Endvidere kan en stor del af anlægsudgiften være spildt, idet en stor del af de tekniske anlæg skal ombygges én gang til i forbindelse med en eventuel fuld udbygning af motorvejen.

Kørsel i nødspor på strækningen er en trafiksikkerhedsmæssigt dårligere løsning og vil skabe problemer i forbindelse med udrykning og i forhold til den fremtidige drift og vedligeholdelse af vejen.

I 0+-alternativerne er der som udgangspunkt ikke støjafskærmning eller faunapassager med.

Alternativer - delvise udbygninger

Der er undersøgt forskellige mulige alternative udbygninger. Der er blandt andet undersøgt et alternativ, hvor der kun sker en udbygning omkring Horsens, hvor der i dag er store kapacitetsproblemer i flere tilslutningsanlæg, og hvor der på motorvejen frem mod 2030 må forventes en kritisk belastningsgrad.

I det ene alternativ sker der ombygning af tre tilslutningsanlæg ved Horsens - 55 Horsens N, 56a Horsens V og 57 Horsens S. Disse tre tilslutningsanlæg er valgt fordi der allerede i dag er stor trængsel og kapacitetsproblemer.

I det andet alternativ sker der en fuld udbygning af motorvejen inklusive ombygning af tilslutningsanlæg på en strækning omkring Horsens – enten mellem 57 Horsens S og 56a Horsens V (ca. 7 km motorvej) eller mellem 57 Horsens S og 55 Horsens N (ca. 10 km motorvej). Disse strækninger er udvalgt da det giver en god effekt sammen med ombygning af tilslutningsanlæggene på strækningen og på grund af denne del af motorvejsstrækningen bruges til ringvejskørsel omkring Horsens.

Både teknisk, trafikalt og samfundsøkonomisk er de løsninger gode alternativer til projektforslaget. De løser nogle aktuelle kapacitetsproblemer, og de muliggør samtidig en forholdsvis nem senere fuldstændig udbygning af den samlede strækning. Alternativerne kan derfor betragtes som en første etape af den fulde udbygning af den samlede strækning fra Vejle til Skanderborg.

Kollektiv trafik

Det er vurderet, om en udbygning af den kollektive trafik kan erstatte en udbygning af motorvejen.

De kollektive rejsemuligheder på strækningen er i dag veludbyggede, bl.a. med IC, IC-lyn og regional tog samt busbetjening af to samkørselspladser, og danner derfor et godt fundament som alternativ til at benytte motorvejen.

Selvom rejsetiden mellem byerne med tog er konkurrencedygtig, vil det stadig være en lang rejse for dem, der arbejder langt fra stationerne. Mange arbejdspladser befinder sig i virksomheder langs med motorvejen, og de er dermed langt fra stationerne i byerne.

En måde at skabe bedre mobilitet gennem bedre kollektiv transport langs strækningen vil være at indføre en buslinje ad motorvejen mellem Vejle og Skanderborg med stoppesteder ved tilslutningsanlæggene. Denne løsning vil dog ikke hjælpe på trængselsproblemerne uden en udbygning - med mindre der etableres en løsning, hvor busserne kan køre i nødsporet. Denne løsning er ikke undersøgt nærmere.



Anlæg af motorvejen

Strækningen, der skal udbygges, er ca. 37,5 km lang og skal derfor udbygges i etaper. Det forventes, at strækningen inddeles i tre etaper med en anlægsperiode for hver etape på 2-3 år. Forud for anlægsperioden skal projektet detailprojekteres, og der skal gennemføres ekspropriationer og udbud af anlægsprojektet.

Der er foretaget en overordnet vurdering af, hvorledes anlægsarbejdet kan gennemføres for at begrænse de trafikale gener undervejs. Nedenfor er en typisk anlægstakt beskrevet:

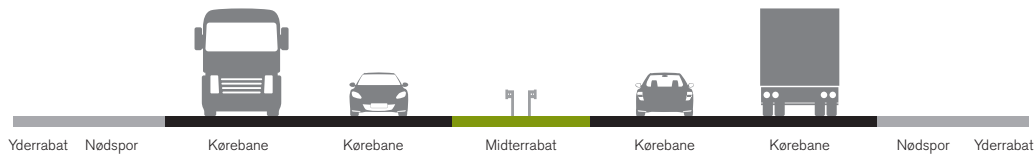
1. For at gøre plads til det efterfølgende arbejde med sideudbygningen, fjernes det eksisterende midterautoværn, og der udføres midlertidig belægning i midterrabatten. Trafikken trækkes i denne periode ud til begge sider.
2. Når den midlertidige belægning i midterrabat er etableret, flyttes trafikken ind mod midten af vejen, hvorefter motorvejen kan sideudvides i begge sider.
3. I de områder, hvor det er nødvendigt at udskifte belægningen på den eksisterende motorvej gøres det i én vejside ad gangen. Imens afvikles trafikken i den anden vejside.
4. Til sidst laves de endelige arbejder i midterrabatten, imens trafikken afvikles i de 2 yderste spor i begge sider.

De fleste af broerne, som går over motorvejen, skal erstattes af nye broer. De fleste nye broer vil blive bygget enten nord eller syd for den eksisterende bro. Når den krydsende trafik er flyttet til den nye bro, vil den gamle bro blive revet ned henover en weekendnat, hvor der ikke er så meget trafik, og man derfor vil kunne lukke motorvejen i en kort periode.

For at undgå at genere de mange trafikanter på de krydsende veje, ombygges de fire tilslutningsanlæg og fire ud af fem broer henover motorvejen på en måde, så trafikken kan opretholdes i stort set hele anlægsperioden. De fleste veje, der går under motorvejen, kan også holdes åbne i anlægsperioden, men nogle bliver det nødvendigt at lukke i op til et halvt år.

Hastigheden på den del af strækningen, hvor der er anlægsarbejde, vil blive reduceret til 80 km/t. Der vil i hele anlægsperioden være 2 kørespor i hver retning – undtaget nogle kortere perioder, hvor der laves natarbejde.

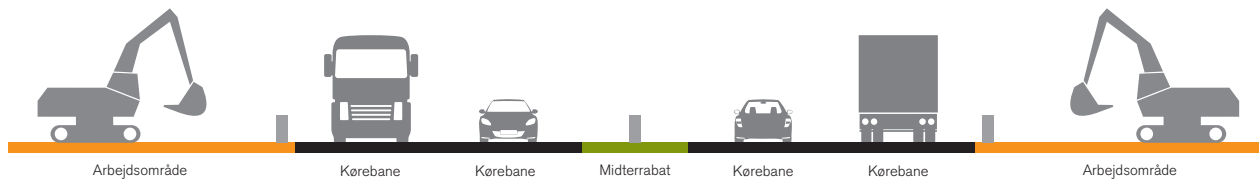
Eksisterende forhold



Arbejde i midterrabat



Motorvejen udbygges i siderne



Udbygget motorvej

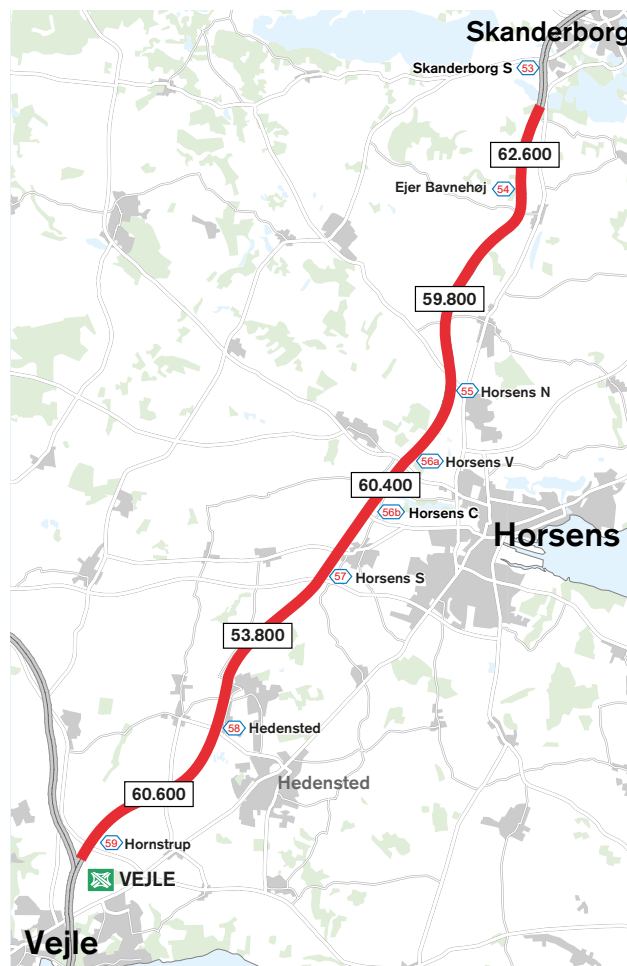


Trafikken i dag

På store dele af strækningen er der i dag trængselsproblemer i myldretidsperioderne og omfattende kødannelse ved trafikulykker og andre hændelser. Med den forventede trafikvækst fremover, vil E45 derfor mere og mere fremstå som en trafikal flaskehals med stor trængsel på store delstrækninger.

Der kører i dag mellem 53.800 og 62.600 køretøjer i døgnet på hverdage. Lavest på den sydlige del af strækningen og højest i den nordlige del samt omkring Horsens. Der er en stor andel lastbiler som er med til at nedsætte hastigheden på motorvejen, og de kan skabe u hensigtsmæssige situationer ved overhaling.

I myldretiden er der stor belastning på på motorvejen og en del ulykker og hændelser, og trafikken afvikles derfor med reduceret hastighed i flere timer både i morgen- og eftermiddagsmyldretiden. Der opleves også trængsel i myldretiden omkring tilslutningsanlæggene ved de større byer, især ved Horsens, hvorfor rejsetiden i denne periode er forlænget. På trods af længere rejsetid i myldretiden tager turen på motorvejen gennemsnitlig ikke mere end tre minutter ekstra sammenlignet med rejsetiden uden for myldretiden.



Flere biler på motorvejen

Trafikken på motorvejen forventes at fortsætte med at stige i de kommende år. Det vil gøre sig gældende uanset om motorvejen udbygges eller ej.

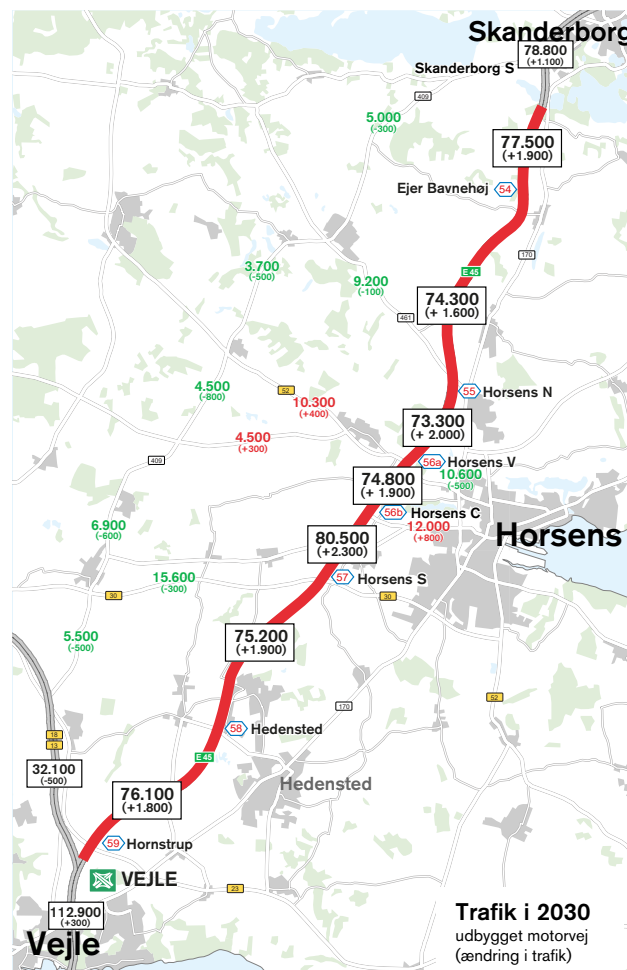
Trafikberegninger viser, at trafikken frem mod 2030 vil stige med 20-35 %, hvis motorvejen ikke udbygges.

Hvis motorvejen udbygges, så forøges kapaciteten på strækningen, og det vil medføre, at der kommer flere biler på strækningen. I 2030 forventes en stigning i trafikken på mellem 25 og 40 % i forhold til i dag.

Forskellen på trafikmængden uden og med en udbygget motorvej i 2030 er ca. 3 % og udbygningen vil således kun medføre en begrænset øget trafikmængde, men vil betyde at kapacitetsproblemerne i myldretiden vil blive reduceret. Det vurderes, at størstedelen af den øgede trafik er overflyttet fra andre veje.

	Antal køretøjer pr. dag		
	Trafikken i dag (2018)	Ikke udbygget (2030)	Udbygget (2030)
Syd for Skanderborg	62.600	75.600	77.500
Nord for Horsens	59.800	72.700	74.300
Horsens	60.400	72.900	74.800
Nord for Hedensted	53.800	73.300	75.200
Nord for Vejle (Hornstrup)	60.600	74.300	76.100

Trafikprognoserne er udarbejdet via trafikmodeller og generelle vækstforudsætninger der er baseret på en række grundlæggende forudsætninger om økonomisk vækst, befolknings- og arbejdspladsudvikling og adfærd. Prognoserne er behæftet med væsentlig usikkerhed, da



ændringer i samfundet kan rykke ved f.eks. den økonomiske vækst eller befolkningsvæksten.

Trafikale effekter

Udbygning af motorvejen vil medføre, at der kan afvikles mere trafik, og kapacitetsproblemerne i myldretiden vil derfor blive reduceret

E45 udgør en central national og international forbindelse mellem flere motorveje, og motorvejen skaber sammenhæng - ikke blot i Østjylland men også nationalt mellem landsdele. Udbygningen vil derfor også få betydning både lokalt, regionalt og nationalt.

Udbygningen vil betyde, at kapacitetsproblemerne på motorvejen vil blive reduceret. Da de fleste tilslutningsanlæg også ombygges og udvides, så vil de trængselsproblemer, der allerede i dag er i mange tilslutningsanlæg og på de skærende veje, blive kraftigt reduceret.

Sparet tid

Hvis motorvejen udbygges vil man i myldretiden kunne spare op til 6 minutter på en tur mellem Vejle og Skan-

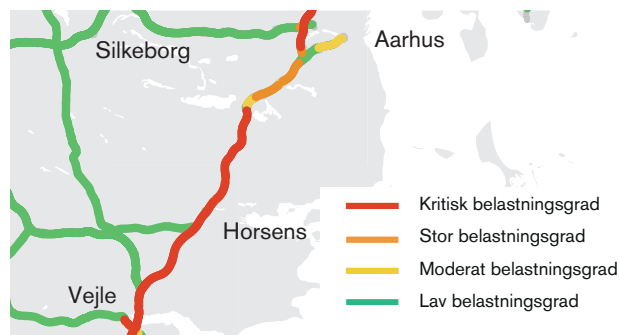
derborg. Uden for myldretiderne vil der ikke opnås de store tidsbesparelser.

Tidsbesparelserne skyldes, at der kan køre flere biler på strækningen, og især fordi der vil være større kapacitet i tilslutningsanlæggene, hvilket i begge tilfælde medfører reduktioner i rejsetiden.

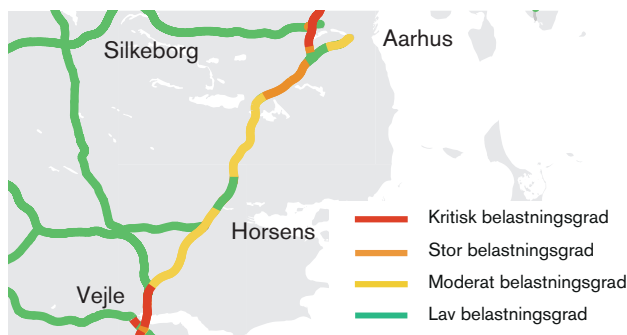
På motorvejen registreres i den nuværende situation en del ulykker og hændelser især i myldretiden. Det resulterer i at rejsetiderne kan variere meget fra dag til dag. Ved en udbygning, hvor der bliver mere plads til bilerne forventes antal materielskadeulykker og øvrige hændelser at falde. Dette sammenholdt med mindre køkørsel vil betyde at variationen i rejsetiden vil være mindre.

Belastningsgraden i myldretiden i 2030

Uden udbygget motorvej



Med udbygget motorvej



Motorvejsudbygningens betydning for andre veje

Udbygningen af motorvejen betyder, at omkringliggende veje bliver aflastet som følge af den bedre kapacitet på motorvejen. Især parallelruten Rute 18 Midtjyske Motorvej frem mod Ølholm og Rute 409 (parallelt med motorvejen mellem Vejle og Skanderborg) aflastes som følge af udbygningen.

Trafikken på Rute 52 (mellem Horsens og Silkeborg) og Rute 451 / Rute 30 (mellem Horsens og Ølholm) stiger, hvilket skyldes at kapaciteten i tilslutningsanlæg 56a Horsens V og tilslutningsanlæg 57 Horsens S er udvidet. Trafikken omkring tilslutningsanlæg 55 Horsens N, og tilslutningsanlæg 58 Hedensted falder på grund af den bedre kapacitet i de udbyggede anlæg.

Allerede inden projektstrækningen åbner i 2030 vil der være kritisk trængsel på Vejle Fjord Broen. Udbygningen af motorvejsstrækningen mellem Vejle og Skanderborg vil medføre ca. 300 ekstra køretøjer på broen pr. hverdagsdøgn.

Trafiksikkerhed

Motorvejen mellem Vejle og Skanderborg har på stort set hele strækningen en ulykkestæthed højere end gennemsnittet for danske motorveje. En opgørelse fra 2014 til

2018 viser at antallet af personskadeulykker og antallet af dræbte og tilskadekomne stort set er konstant i perioden, mens der har været en kraftig stigning fra 2017 til 2018 i antal materielskadeulykker.

Der er ofte en sammenhæng mellem trafikmængde pr. time og antallet af ulykker, hvor især antallet af materielskadeulykker stiger kraftigt ved store trafikmængder. Dette gælder især for de mindre materielskader. Stigningen i antal ulykker skyldes blandt andet, at der typisk bliver kortere afstand mellem bilerne på strækningen, og da hastigheden samtidig vil være faldende i perioder med tæt trafik vil det betyde, at alvorligheden af ulykkerne vil være mindre end i perioder med frit flow.

Udbygning af motorveje fra 2 til 3 kørespor i hver køreretning påvirker typisk ikke antallet af uheld og personskader nævneværdigt. En udbygning medfører mindre kø, og da en stor del af ulykkerne på motorvejen er materielskadeulykker i myldretiderne, så forventes der dog et fald i denne type ulykker.

Udbygningen af motorvejen tiltrækker trafik fra det øvrige vejnet i området. Da motorveje generelt er den sikreste form for veje, så medfører flytningen af trafikken til et mere sikkert vejnet, at der forventes et mindre fald i det samlede antal ulykker i området.

Gevinster for erhvervslivet

Erhvervslivet vil også få gevinster ved en udbygning af motorvejen.

Erhvervslivet får flere fordele - både for transport af varer og bedre adgang til kvalificeret arbejdskraft. En fordel er for eksempel reducerede rejseomkostninger, når varer eller tjenesteydelser skal transporteres. Disse fordele kan øge virksomhedernes produktivitet i området, da deres konkurrenceevne forbedres.

Mere indirekte effekter vil være gevinster som følge af et større arbejdskraftopland, da rejsetiden og -omkostningerne for pendlerne også vil blive reduceret. Virksomhederne kan få øget job-match og derved en højere produktivitet. Ved udbygning af den sydlige delstrækning forbedres særligt adgangen til højtuddannet arbejdskraft

Desuden vil en udbygning medføre en mindre rejsetidsvariation og dermed mindre usikkerhed for, hvornår en erhvervstransport kan være fremme ved destinationen.

Generelt stiger tilgængeligheden mest for de virksomheder, som ligger tættest på den udbyggede strækning.



Sammenhæng med andre udbygninger på E45 og ny Midtjysk Motorvej effekter

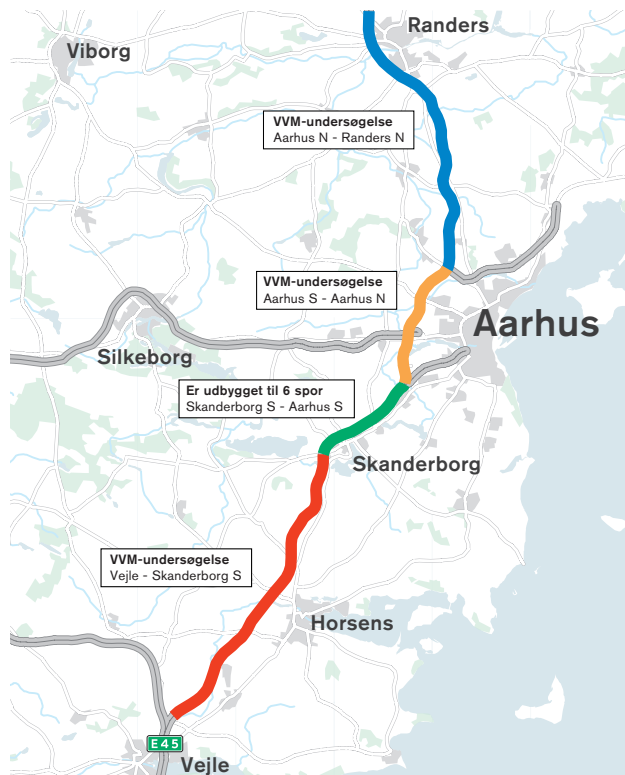
Udover udbygningen på E45 Østjyske Motorvej mellem Vejle og Skanderborg, så undersøges der også en udbygning mellem Aarhus S og Aarhus N samt mellem Aarhus N og Randers N

Hvis man ser den sydlige udbygning af E45 i sammenhæng med udbygningen af E45 rundt om Aarhus vil trafikken stige yderligere med 200 - 300 køretøjer pr. hverdagsdøgn.

En fuld udbygning af E45 hele vejen fra Vejle til Randers til 2x3 spor, vil medføre yderligere vækst i trafikken (op til 2.600 køretøjer per hverdagsdøgn) på den sydlige projektstrækning. Den større vækst i trafikken på motorvejen skyldes, at man ved en fuld udvidelse får frigjort kapacitet på strækningen rundt om Aarhus, som er den del af E45, hvor der registreres de største kapacitetsproblemer.

Sammenhæng med eventuel ny Midtjysk motorvej

En eventuel ny Midtjysk motorvej vil ikke have den store indflydelse på projektet, da en Midtjysk Motorvej, afhængigt af linjeføringen, kun vil flytte mellem 300 og 900 køretøjer pr. hverdagsdøgn fra den sydligste del af projektstrækningen. En ny Midtjysk motorvej vil derfor ikke alene kunne afhjælpe trængselsproblemerne på den sydlige del af E45.



Miljø

Udbygning af E45 Østjyske Motorvej vil medføre påvirkninger af miljøet. For at modvirke nogle af påvirkningerne vil der blandt andet blive etableret støjafskærmning og anlagt erstatningsnatur.

Generelt vil miljøpåvirkningerne være begrænsede, da der allerede er en motorvej. Væsentlige påvirkninger, for eksempel øget støj og påvirkning af beskyttet natur forsøges afværget ved at bygge støjafskærmning og anlægge erstatningsnatur. Nogle af afværgetiltagene i forbindelse med anlægsprojektet vurderes at have en positiv påvirkning på natur og miljø. Det drejer sig om støjafskærmning, faunapassager og opsamlingsystem til vejvand for at forhindre nedsivningen til grundvandet.

Mennesker og landskab

Motorvejen passerer forbi flere byer og landsbysamfund – blandet andet Gammel Sole, Øster Snede, Hedensted, Løsning, Eriknauer, Hatting, Lund, Egebjerg, Gedved, Ris og Tebstrup – men der er kun få større boligområder helt tæt på motorvejen. Der er også få rekreative områder langs motorvejen, men der er en række rekreative stiforbindelser, som krydser under motorvejen. 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.

Motorvejsstrækningen passerer igennem et meget afvekslende landskab med store forskelle i former og terræn. Den sydlige del er præget af den flade Løsning Hedeslette, midt på strækningen det mere bølgende morænelandskab omkring Horsens og mod nord det meget bakkede morænelandskab omkring Ejler Bavehøj.

Miljøundersøgelser

Der er foretaget en kortlægning af eksisterende forhold, både ud fra eksisterende viden og feltundersøgelser af naturen i en undersøgelseskorridor omkring motorvejen. Miljøkortlægningen har været forelagt kommunerne og Miljøstyrelsen til kommentering og er efterfølgende blevet justeret.

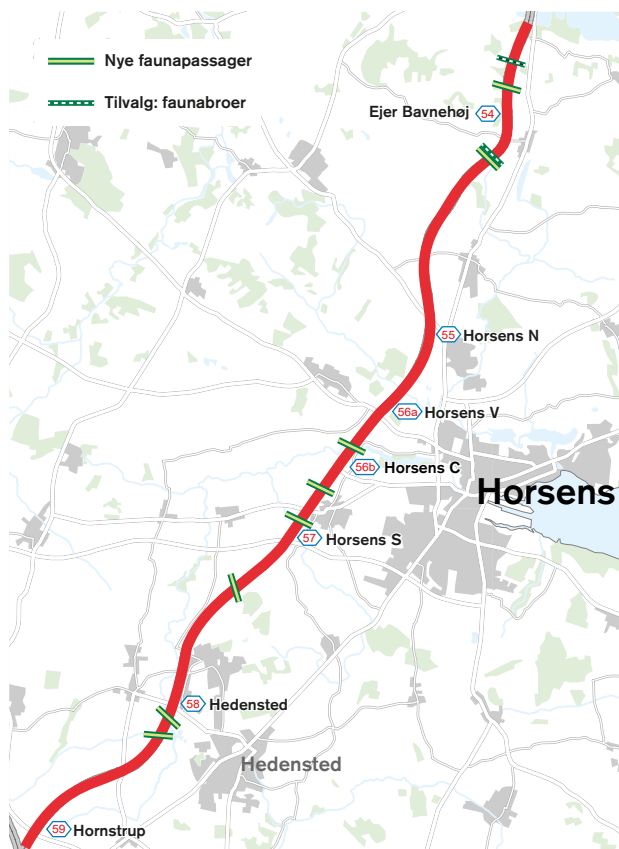
Da området i forvejen er domineret af det eksisterende motorvejsanlæg, vurderes påvirkningerne fra udbygningsprojektet at have en mindre påvirkning på miljøet. Miljøkonsekvensvurderinger viser, at projektet kan gennemføres uden væsentlige negative miljøpåvirkninger, såfremt de foreslåede nødvendige afværgeforanstaltninger indarbejdes. Miljøet vil blive tilgodeset yderligere hvis de to store faunapassager og den ekstra støjskærm tilvælges.

Der er foretaget miljøvurderinger af den fulde motorvejsudbygning. Der er ikke foretaget en selvstændig vurdering af miljøpåvirkninger af alternativerne, men det skønnes, at påvirkningerne stort set vil være de samme som i projektforslaget, dog med en øget negativ påvirkning af naturen (på grund af ingen eller få nye faunapassager) og en øget støjpåvirkning (på grund af ingen eller kun begrænset støjafskærmning). Såfremt alternativerne vælges, skal der igangsættes yderligere støjvurdering.

Natur og biodiversitet

Naturforholdene langs motorvejen mellem Vejle og Skanderborg er karakteriseret ved åbent land, hvor den beskyttede natur er koncentreret langs vandløbene, herunder især langs de store vandløb, Bygholm Å og Store Hansted Å. I den nordligste del af projektområdet findes desuden mindre skovområder.

Udbygningen af motorvejen foregår i et område, hvor naturen allerede er kraftigt forstyrret af den eksisterende motorvej. De natur- og skovarealer, der bruges til udbygning af motorvejen, og de arealer, der bruges som



Placering af nye faunapassager

arbejdspladser med videre, erstattes ved udlægning af ny natur og ny skov. Der anlægges 8 nye faunapassager, en passage opgraderes og der etableres padderør, så spredningsmulighederne for mindre pattedyr og padder bliver bedre.

Tilvalg – To store faunapassager

Det er af stor betydning for biodiversiteten og for arternes mulighed for spredning - og dermed den genetiske udveksling - at reducere den væsentlige barriere, som motorvejen er for især dyrelivet.

Ud over de mindre faunapassager til smådyr, der er indarbejdet i projektet, har projektet som tilvalg mulighed for at bygge en landskabsbro ved Ris Bæk, så de større pattedyr også kan krydse under motorvejen. En anden tilvalgs mulighed er en faunabro ved Tebstrup, hvor dyrene kan passere hen over motorvejen. Det er muligt at vælge kun den ene eller begge passager. De to faunapassager ligger med stor indbyrdes afstand og derfor er de begge relevante.

Anlæg af en eller begge ekstra faunapassager vil betyde, at alle dyrearter får mulighed for at krydse vejen sikkert, da passagerne indrettes, så de er egnede for dyr i alle størrelser, for eksempel kronstyr og flagermus, der er eksempler på arter, der ikke vil bruge de mindre passager, men dette skal tilvælges da de ikke er en del af hovedprojektforslaget.



Visualisering af stor faunabro

Støj

Udbygning af motorvejen vil betyde, at støjpåvirkningen langs med motorvejen og andre veje vil ændre sig i forhold til i dag. Det skyldes dels, at trafikmængden forventes at blive forøget og dels, at udbygningen også omfatter etablering af støjreducerende tiltag langs motorvejen.

I VVM-undersøgelsen er der beregnet støj for tre forskellige situationer; Dagens situation (2018), ikke udbygget motorvej (2040), udbygget motorvej (2040).

Inden for det undersøgte område langs E45 er antallet af støjbelastede boliger ved nuværende forhold opgjort til 1.120. Hvis trafikken på motorvejen fremskrives til 2040 men motorvejen ikke udbygges, og der ikke opsættes støjafskærmning, vil antallet af støjbelastede boliger stige til 2.115.

Derfor er der indarbejdet støjdæpende indsatser i motorvejsprojektet, som skal afværge den øgede støj-påvirkning. Det er i projektforslaget foreslået, at der etableres ca. 1,8 km støjvold og ca. 5,8 km støjskærme, i alt ca. 7,6 km støjafskærmning. Det bemærkes, at den præcise udstrækning af de enkelte skærme eller støjvolde først vil blive fastlagt ved detailprojektering af vejanlægget.

I år 2040 forventes der at være 1.268 støjbelastede boliger og altså ca. 847 færre støjbelastede boliger end hvis motorvejen ikke var blevet udbygget, men 148 flere støjbelastede boliger end situationen i dag.

Vejdirektoratets indsats mod vejstøj

Vejdirektoratet anser det som vigtigt at sikre et rimeligt beskyttelsesniveau, når motorvejen udbygges. I praksis er det dog langt fra alle boliger, hvor det er teknisk eller økonomisk muligt at reducere støjen. Der er foretaget en konkret vurdering af de boligområder, hvor støjen er over 58 dB. Der skal være sammenhængende bebyggelse med mere end 5 boliger, og effekten af afskærmningen skal som udgangspunkt være mindst 3 dB.

De boliger, der belastet med støj over 63 dB efter motorvejen er udbygget, vil normalt få tilbudt tilskud til støjisolering. Det kan være boliger, hvor det ikke er muligt at opsætte støjafskærmning eller hvor en støjskærm/støjvold ikke har en tilstrækkelig effekt ift. prisen for opsætning af støjafskærmningen. Støjisolering omfatter typisk udskiftning af vinduer og forbedring af facaden for at reducere det indendørs støjniveau. Ved lydisolering bør det indendørs støjniveau reduceres til 33 dB, som er Bygningsreglementets krav til indendørs støjniveau i nye boliger.

På www.vd.dk/vvm-e45vejle kan du læse mere om støjberegninger og de støjmæssige konsekvenser. Her findes også et digitalt kort, hvor du kan zoome ind på din ejendom og få information om støjforholdene

	Antal boliger med støjniveau på facaden, L_{den}				Støjbelastede boliger ialt
	58 - 63 dB	63 - 68 dB	68 - 73 dB	> 73 dB	
Dagens situation (2018)	852	185	76	6	1.120
Ikke udbygget motorvej (2040)	1.663	371	70	11	2.115
Udbygget motorvej (2040)	930	265	61	12	1.268



Tilvalg – Støjskærm ved Ejer Bavnehøj Skole

Som tilvalgsmulighed er det muligt at placere en støjskærm ved Ejer Bavnehøj Skolen. Da en støjskærm skal placeres tættest muligt på støjilden for at have en effekt, så er den forudsat placeret mod øst langs motorvejen, og mod syd langs Risvej.

Støjskærmen vil have en støjreducerende effekt på de udendørs arealer, der ligger øst for skolens bygninger ud mod motorvejen. På størstedelen af skolens areal vil det opleves som en lille støjændring, og på arealerne vest for skolens bygninger, ved legepladsen og boldbanerne vurderes det, at støjskærmen ikke vil reducere støjniveauet væsentligt. Den største støjreduktion er ved arealerne nærmest støjskærmen, som ikke er en del af skolens område.

På baggrund af den begrænsede støjreducerende effekt for Ejer Bavnehøj Skole er støjskærmen ikke en del af hovedprojektet, men kan tilvæges.

Forslag til placering af støjskærme og støjvolde

I forbindelse med udbygning af motorvejen er der foreslået støjafskærmning, hvor der er sammenhængende boligområder, som er støjbelastede, og hvor en afskærmning vil have en væsentlig effekt set i forhold til afskærmningens anlægsudgift.

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



Vand og jord

Udbygningen af motorvejen betyder, at store mængder jord skal flyttes rundt i landskabet. Derfor er der særlige krav til, hvordan man skal håndtere henholdsvis ren og forurenet jord i anlægsfasen. Der bliver anlagt et nyt og forbedret afvandingssystem med kantopsamling af overfladevand for at minimere påvirkningerne fra grundvand og overfladevand, der afledes med vejvandet. Vejvandet bliver ledt ud i udvidede og nyanlagte regnvandsbassiner, hvorefter det bliver udledt til vandløb.

Størstedelen af motorvejsstrækningen mellem Vejle og Skanderborg ligger i områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og/eller i indvindingsoplande til vandforsyningsanlæg, der skal beskyttes.

Udbygningen af motorvejsstrækningen vil berøre flere vandløb og søer i vandløbssystemerne for Bygholm Å, Store Hansted Å og Horndrup Å. Tre vandløb skal omlægges under motorvejen for at få et bedre forløb.

Der skal anvendes ca. 1.270.000 tons grus (stabilgrus og bundsikring) og bruges ca. 575.000 tons asfalt til udbygning af motorvejen. Der vil i projektet være fokus på genanvendelse af asfalt for at begrænse miljøpåvirkningen så meget som muligt, og eventuelt også ved at anvende slagter i forbindelse med udbygningen af motorvejen. Desuden vil opgravet jord, herunder muld, overordnet set skulle genanvendes, for eksempel til støjvolde, og der vil dermed kun være brug for bortskaffelse og deponering af mindre mængder.

Klima

Når man skal udbygge motorvejen, skal man bruge råmaterialer, for eksempel asfalt, stål og beton. Fremstillingen af disse materialer medfører udledning af CO₂, som bidrager til den globale opvarmning. I anlægsfasen skal der bruges entreprenørmaskiner, der både udsender CO₂ og luftforurenende stoffer (primært NO_x) og støv.

Da der er tale om et større anlægsprojekt vil udledningen af CO₂ som følge af udbygningen være stor og estimeret til i størrelsesordenen 100.000 tons. Der er imidlertid tale om en midlertidig udledning, der kun forekommer i anlægsfasen, og udledningen er minimal (mindre end 1 %) i forhold til de totale nationale CO₂-emissioner fra vejtrafikken i 2018.

Når den udbyggede motorvej tages i brug, vil vejens kapacitet være øget, og det betyder, at bilmængden på strækningen øges med ca. 5 % i 2030 sammenlignet med hvis motorvejen ikke var udbygget og med ca. 25-40 % ift. til i dag. En øget trafik vil føre til et øget bidrag af CO₂ og NO_x fra bilmotorer, men det forventes at udledning af CO₂ og NO_x vil blive reduceret væsentligt de kommende årtier, da en stor del af bilparken vil blive udskiftet til elbiler og opladningshybrider, og at udledningen fra benzin- og dieslbiler reduceres på grund af nye krav til motorer. Som følge af en udbygning af motorvejen vil den samlede CO₂ udledning fra vejtransport stige med 0,13 % i 2030 sammenlignet med en motorvej i 2030 som ikke er udbygget.

Arealbehov til motorvejen

Udbygningen af motorvejen fra 4 til 6 spor kræver mere areal. Dels arealer som skal bruges permanent til selve vejudvidelsen, dels arbejdsarealer, som skal bruges midlertidigt i anlægsfasen. I forbindelse med anlægsprojektets gennemførelse kan der også blive pålagt servitutter, vejbyggelinjer og ske en ændring i adgangsforhold.

Arealerne og andre rettigheder erhverves gennem ekspropriation af en uvildig kommission – Ekspropriationskommissionen.

Antal ejendomme eller hektar (ha)	Projektforslag
Permanent areal	Ca. 120 ha
Midlertidige arbejdsarealer	Ca. 95 ha
Ejendomme berørt af motorvejsudbygningen i forskelligt omfang (fra kun at blive pålagt servitut om bygge- linje til at blive eksproprieret i sin helhed)	Ca. 190-200



Økonomi

Anlægsøkonomi

Der er gennemført anlægsøkonomiske beregninger i henhold til statens retningslinjer i "Ny Anlægsbudgettering", og der er på baggrund af de beregnede anlægsoverslag gennemført en granskning af anlægsoverslag, en risikovurdering og en beregning af de samfundsøkonomiske effekter ved projektforslaget og alternativer.

	Samlet bevilling
Udbygning på hele strækningen	3.590
Alternativer:	
Tre tilslutningsanlæg i Horsens	470
Udbygning omkring del af Horsens	859
Udbygning omkring hele Horsens	1.311

Anlægsoverslag i mio. kr., prisniveau FFL-20

Tilvalg	Samlet bevilling
Støjskærm ved Ejer Bavnehøj Skole	8
Store faunapassager:	
Landskabsbro ved Ris Bæk	24*
Stor faunabro nord for Tebstrup	142

Anlægsoverslag i mio. kr., prisniveau FFL-20

* Merpris ift. faunapassage som allerede er en del af projektforslaget

Samfundsøkonomi

Inden der tages en beslutning om at anlægge en ny eller udbygge en vej gennemføres der en samfundsøkonomisk analyse af det foreslåede projekt. Et projekt vurderes som rentabelt, hvis det har en positiv nettonutidsværdi og en intern rente, der er højere end den såkaldte diskontingsrente på omkring 3,7 pct.

Ekstern kvalitetssikring

Der er udført ekstern kvalitetssikring af materialet for VVM-undersøgelsen, herunder af tekniske-, miljømæssige og trafikale forhold samt af anlægsoverslag og risikoanalyse. Det er blevet konkluderet, at materialet har en kvalitet der gør, at der kan træffes beslutning om det videre forløb på baggrund af VVM-undersøgelsen.

I den samfundsøkonomiske analyse opgøres så mange omkostninger og effekter knyttet til projektet som muligt – i kroner og øre, så effekterne bliver sammenlignelige. I beregningerne indgår blandt andet brugereffekter i form af rejsetidsgevinster, anlægsomkostninger og gener i anlægsperioden. Derudover beregnes effekter af ændringer i uheld, støj og emissioner.

Der er gennemført samfundsøkonomiske beregninger for projektforslaget og de tre alternative udbygninger. Der er ikke regnet samfundsøkonomi for 0+-alternativet for kørsel i nødspor, da det er vurderet, at det langt fra er samfundsøkonomisk rentabelt.

Projektforslaget og de tre alternativer er alle samfundsøkonomisk rentable. De positive effekter er primært, at trafikanterne vil kunne komme hurtigere frem og i mindre omfang, at der er færre støjgener og færre uheld. De negative effekter for projektet er i høj grad anlægsomkostningerne, men også gener for trafikanterne i anlægsperioden udgør en stor negativ post. Det skyldes, at det i anlægsperioden er nødvendigt at reducere hastigheden på projektstrækningen fra de nuværende 130 km/t til 80 km/t. Såfremt der ikke indregnes gener under anlæg, ville den samfundsmæssige rente være på 4,9 %.

De tre alternativer har alle en høj intern rente og en nettonutidsværdi, som er større end for projektforslaget. Dette skyldes de lavere anlægsomkostninger samtidig med, at de stadig vil give store tidsgevinster lokalt ved tilslutningsanlæggene.

	Projektforslag		Alternativer	
Nettonutidsværdi 2020 Mio. kr.	Udbygning på hele strækningen	Tre tilslutningsanlæg i Horsens	Udbygning omkring del af Horsens	Udbygning omkring hele Horsens
Anlægsomkostninger	-2.899	-240	-671	-1.037
Drifts- og vedligeholdelseeffekter	-147	-4	-20	-43
Brugereffekter	3.870	744	1.824	2.288
Gener i anlægsperioden	-1.034	-104	-286	-502
Eksterne effekter	207	-	114	122
Øvrige konsekvenser	71	2	53	56
I alt nettonutidsværdi (NNV)	68 mio. kr.	398 mio. kr.	1.014 mio. kr.	886 mio. kr.
Intern rente	3,8 %	8,8 %	7,2 %	5,7 %
Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone	0,02	1,62	1,48	0,84

Resultat af samfundsøkonomisk beregning

Sammenligning mellem projektforslag og alternativer

	Projektforslag		Alternativer	
	Udbygning på hele strækningen	Tre tilslutningsanlæg i Horsens (55, 56a, 57)	Udbygning omkring del af Horsens	Udbygning omkring hele Horsens
Strækning (km motorvej)	Ca. 37,5 km fra Vejle til Skanderborg	0 km Kun ombygning af tilslutningsanlæg	Ca. 7 km fra 57 Horsens S til 56a Horsens V	Ca. 10 km fra 57 Horsens S til 55 Horsens N
Økonomi	Ca. 3,6 mia. kr.	Ca. 0,5 mia. kr.	Ca. 0,9 mia. kr.	Ca. 1,3 mia. kr.
Nettonutidsværdi (kr.) og samfundsøkonomi (%)	Ca. 70 mio. kr. 3,8 %	Ca. 400 mio. kr. 8,8 %	Ca. 1.000 mio. kr. 7,2 %	Ca. 900 mio. kr. 5,7 %
Kapacitetsproblemer i dag	Moderat til stor på motorvejen og i tilslutningsanlæg	Stor	Moderat på strækningen og stor i tilslutningsanlæg	Moderat på strækningen og stor i tilslutningsanlæg
Kapacitetsproblemer i fremtiden uden udbygning	Kritisk på motorvejen og i tilslutningsanlæg	Meget stor i tilslutningsanlæg	Kritisk på strækningen og meget stor i tilslutningsanlæg	Kritisk på strækningen og meget stor i tilslutningsanlæg
Øget kapacitet pga. udbygning	Bedre kapacitet på motorvej og i tilslutningsanlæg	Væsentlig bedre kapacitet i de tre tilslutningsanlæg samt i mindre grad bedre kapacitet på selve motorvejen	Bedre kapacitet på motorvejen ved Horsens og væsentlig bedre kapacitet på de to mest belastede tilslutningsanlæg i Horsens	Bedre kapacitet på motorvejen ved Horsens og væsentlig bedre kapacitet på de tre meget belastede tilslutningsanlæg i Horsens
Sparet tid (persontimer pr. år)	Ca. 670.000	Ca. 343.000	Ca. 310.000	Ca. 390.000
Anlægsperiode	Ca. 3-5 år	Ca. 2 år	Ca. 3 år	Ca. 3 år
Støjafskærmning	Ca. 7,6 km	Ingen	Ca. 2,2 km	Ca. 2,2 km
Faunapassager	9	Ingen	3	4

Proces for VVM-undersøgelsen



Idéfase/indledende høring

I forbindelse med den indledende høring afholdt Vejdirektoratet tre borgermøder og modtog i alt 109 idéer og forslag til VVM-undersøgelsen, som alle er behandlet.

VVM-undersøgelsen

VVM-undersøgelsen er nu afsluttet.

Høring

VVM-undersøgelsen er nu offentliggjort, og du har mulighed for at sende et høringssvar på www.vd.dk/vvm-e45vejle.

Der afholdes borgermøder, hvor Vejdirektoratet vil præsentere resultatet af VVM-undersøgelsen.

Indstilling og politisk beslutning

Når den offentlige høring er afsluttet, behandler Vejdirektoratet høringssvarene. Herefter udarbejdes en indstilling til transportministeren med henblik på en politisk drøftelse og stillingtagen. Indstillingen udarbejdes på baggrund af den gennemførte VVM-undersøgelse og høringssvarene.

Hvis Folketinget beslutter at gennemføre projektet via en anlægslov, og projektet finansieres, kan projektet blive anlagt. Når anlægsloven er vedtaget og der er bevilget penge kan projektet gennemføres på 5 år, hvor der skal bruges ca. 2 år til udbud, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation og ca. 3 på anlægsarbejdet.



For at kunne gennemføre anlægsarbejdet med udbygningen af hele strækningen på 3 år, så betyder det at der vil være vejarbejde på stort set hele strækningen i en 3-årig periode hvor hastigheden vil være nedsat fra 130 km/t til 80 km/t på en ca. 40 km lang strækning. For at undgå en lang strækning med nedsat hastighed pga. vejarbejde, så vil der være fordele ved at inddеле anlægsstrækninger i 3 deletaper, hvor en nordlig og en sydlig del kan anlægges samtidig og den midterste del efterfølgende. Det vil betyde, at ca. 2/3 af strækningen kan åbnes med 2 x 3 spor (uden slidlag) efter ca. 4 år fra projektbevilling og den sidste del efter yderligere 2-3 års anlægsarbejde.

Anlægstiden for alternativerne er for de tre tilslutningsanlæg i Horsens ca. 1,5-2 år og for udbygningen omkring Horsens ca. 2,5-3 år. Forud for anlæg skal der bruges 1 - 2 år på udbud, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation.

Læs mere online

På www.vd.dk/vvm-e45vejle kan du læse mere om projektet og VVM-undersøgelsen.

Her finder du mere detaljerede kort med blandt andet støjudbredelsen fra motorvejen, de undersøgte miljøforhold, arealbehov og trafikale konsekvenser.

På hjemmesiden har du mulighed for at sende dine bemærkninger og kommentarer til VVM-undersøgelsen i høringsperioden, som løber fra 12. juni til 27. september 2020.

Vejdirektoratet har kontorer i:

Aalborg, Fløng, Middelfart,
Næstved, Skanderborg
og København

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

