

# Udbygning af E20 syd om Odense: Høringsnotat

## Indledning

I den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 er det besluttet, at E20 syd om Odense skal udbygges, og at der fra 2025 afsættes en bevilling til anlægsarbejdet.

Vejdirektoratet har opdateret det gamle motorvejsprojekt fra 2011 og udarbejdet en ny miljøkonsekvensvurdering af det opdaterede projekt.

Der er undervejs i arbejdet med opdatering af motorvejsprojektet sket nogle ændringer af projektet for at tilpasse projektet til Natura 2000-området ved Odense Å, og for at tilpasse projektet til den afsatte økonomiske ramme for projektet.

Projektet var i offentlig høring i perioden fra 15. april – 15 juni 2024. Der blev som en del af den offentlige høring afholdt et borgermøde d. 15. april på SDU, Odense. Efterfølgende er der indkommet 23 høringssvar med bemærkninger og forslag til projektet.

I det følgende er de indkomne høringssvar sammenfattet under en række temaer, og efterfølgende findes Vejdirektoratets bemærkninger på baggrund af høringssvarene.

## Baggrund

Motorvejen syd om Odense er en del af Europavej 20 (E20). Motorvejen indgår i det transeuropæiske vejnet, der skaber forbindelse mellem Sverige og kontinentet via Øresunds- og Storebæltsforbindelserne. I national sammenhæng benævnes motorvejen Fynske Motorvej. Strækningen var den sidste del af den 78 km lange motorvej over Fyn, som blev færdiggjort i 1985.

Strækningen indgår i "Det store motorvejs-H". Desuden betjener strækningen en del regional og lokal pendlertrafik. Ifølge trafiktællinger fra 2022 har strækningen en hverdagsdøgntrafik på mellem 60.000 og 70.000 køretøjer og kapaciteten er dermed tæt ved at være opbrugt.

Mod øst afsluttes projektet umiddelbart vest for det nye tilslutningsanlæg 50 Odense SØ, som er forberedt til udvidelsen til 6 spor. Mod vest sluttes til den 6-sporede strækning, Middelfart - Odense. Når udbygningen af E20 syd om Odense er gennemført, vil der være 6 spor på motorvejen på hele strækningen fra motorvejskryds Fredericia til motorvejskryds Odense.

For at tilpasse udbygningsprojektet til en skærpet tolkning af reglerne for beskyttelse af natur i Natura 2000-området omkring Odense Å, og for at tilpasse projektet til den økonomiske ramme besluttet i aftalen om Infrastrukturplan 2035, er udbygningsprojektet ændret, således, at broerne over Odense Å ikke udbygges og der ikke etableres støjafskærmning på strækningen umiddelbart omkring Odense Å. Desuden udbygges motorvejsbroen over jernbanen vest for Odense ikke, og den planlagte udbygning af fordelerringen ved tilslutningsanlæg 51 bliver mindre omfattende end oprindeligt planlagt.

## Generelle synspunkter om projektet og miljøkonsekvensvurderingen

### Resumé af indkomne forslag og synspunkter:

Odense Kommune finder det meget positivt, at der endelig er udsigt til udbygning af E20 syd om Odense.

Odense Kommunes fremfører videre, at eventuelle besparelser bør findes andre steder i projektet, eller projektet bør tildeles flere midler, da E20 er en afgørende del af det statslige motorvejsnet i Danmark. Det må derfor være en statslig opgave at afsætte tilstrækkelige midler til projektet for udvidelse af motorvejen, inklusive en yderligere forbedret støjbekæmpelse.

Problemstillingen omkring indarbejdelse af besparelser i udbygningsprojektet adresseres også i andre høringssvar.

### Vejdirektoratets bemærkninger

Synspunkterne om besparelserne i projektet er blevet noteret og der er arbejdet med et alternativt besparelsesforslag vedrørende udbygning af broen over jernbanen vest for Odense, for at imødesee forslagene i høringssvaret.

## Synspunkter om vejens udformning og trafikale forhold

### Synspunkter samt Vejdirektoratets bemærkninger og svar

1. *Det foreslås, at der bør anvendes støjbegrænsende vejbelægning. Ligeledes bliver der spurgt til støjdæmpende asfalt på strækningen Lindved/Højby inkl. til- og frakørsel på rampeanlæg (TSA50).*

### Svar:

Vejdirektoratet anvender i dag en asfalttype som betegnes "klimavenlig asfalt", som forudsættes anvendt i projektet. Betegnelsen "klimavenlig" refererer til, at asfalttypen kan reducere rullemodstanden mellem dæk og vejbane, og dermed reducere brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken. Det er vurderet, at klimavenlig asfalt på hele statsvejnettet kan reducere brændstofforbruget for bilisterne med ca. 1% igennem levetiden i forhold til en traditionel asfalttype.

Klimavenlig asfalt er i en dansk kontekst ikke at betegne som en "støjreducerende" asfaltbelægning, men sammenlignet med hvad der internationalt anvendes af asfalttyper, vurderes klimavenligt slidlag at være blandt de mindre støjende asfalttyper.

Det er internationalt anerkendt, at såkaldt "drænasfalt" er den type af slidlag, der i praksis kan give den bedste støjdæmpning. Der er ikke erfaring med anvendelse af drænasfalt på motorveje i Danmark. En udfordring med drænasfalt er kortere levetid og dermed hyppigere udskiftninger. Vejdirektoratet har i 2024 igangsat forsøg med drænasfalt for at undersøge og teste denne type asfalt på danske motorveje. Forsøget, som vil blive evalueret på en række parametre, skal give erfaringer med anvendelse af drænasfalt med hensyn til anlæg, drift, pris, støjreducerende effekter m.v.

2. *Det ønskes, at støjskærme skal beplantes med robuste klatreplanter, der kan vokse helt op og dække de høje skærme.*

**Svar:**

Den endelige udformning af støjskærme fastlægges i detailprojekteringsfasen. Vejdirektoratet vil i forbindelse med en fremtidig detailprojektering fastlægge nærmere krav til støjskærmenes visuelle udtryk med henblik på at opnå en tilstrækkelig høj kvalitet i sammenhængen mellem støjskærmen og omgivelserne. Dette indebærer hensyn til naboer, den lokale landskabskarakter og det visuelle udtryk fra motorvejen. Hvorvidt støjskærmen vil blive beplantet, er endnu ikke besluttet, men det er en mulighed, der vil blive overvejet.

- 3. Af hensyn til den samlede bevilling til projektet, er der lagt op til, at TSA51 (Fordelerringen) ikke udbygges fra 2 til 3 spor, hvilket giver anledning til bekymringer for tilbagestuvning på motorvejens frakørselsramper, hvorved der kan opstå farlige situationer. Ligeledes giver fordelerringen med sin nuværende udformning med 2 spor anledning til uforholdsmæssigt mange trafikulykker.*

**Svar:**

Det er besluttet, at gennemføres en delvis udbygning af fordelerringen og det samlede tilslutningsanlæg 51 som en del af udbygningsprojektet. Samlet set vurderes denne ombygning forbedre trafikafvikling og trafiksikkerhed væsentligt i forhold til situationen i dag. Den konkrete udformning af tilslutningsanlæg vil ske i den videre projektering af udbygningsprojektet.

- 4. I miljøkonsekvensvurderingen angives, at der kan være behov for omlægninger af trafikken, herunder busser. Fynbus skal oplyses om omlægninger senest 2 uger før omlægningen sker. Det anbefales, at de større kommunale veje, der leder op til TSA 51, undgår lukning i videst muligt omfang, da de alternative kommuneveje ikke er gearret til at håndtere den ekstra trafik.*

**Svar:**

Der vil løbende være dialog med Fynbus vedrørende omlægning af ruter ifm. midlertidige vejlukninger. I det omfang, at det kan lade sig gøre, vil veje ikke blive lukket.

Der vil dog være perioder, hvor der ikke er plads til at opretholde en sikker færdsel, eller hvor der mangler plads til etablering af den fornødne sikkerhed, for dem der arbejder på projektet. I disse tilfælde vil veje og/eller stier blive lukket midlertidigt.

- 5. Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der må forventes miljøgener i anlægsfasen for motorvejsudvidelsen – ikke bare støj, men også vibrationer, støvgener mv. Det anføres også at arbejdet primært forventes at foregå i dagperioden på hverdage, men at der kan forekomme arbejde udenfor dette tidsrum. Odense Kommune skal foreslå, at der før arbejdet sættes i gang, afholdes møde mellem Vejdirektoratet og kommunen, om hvordan generne i anlægsperioden håndteres og reguleres.*

**Svar:**

Vejdirektoratet vil løbende afholde møder med Odense Kommune, om hvordan man i fællesskab kan begrænse midlertidige gener i anlægsfasen fra motorvejsudvidelsen.

- 6. Regnvandshåndteringen i forbindelse med udvidelse af motorvejen syd om Odense fra 4 til 6 spor er ikke endelig afklaret. Odense Kommune og Vejdirektoratet har over flere omgange været i dialog om*

spørgsmålet. Odense Kommune er af den overbevisning, at der skal ansøges om en ny udledningstilladelse i forbindelse med projektet for udvidelse af motorvejen. Dette fordi ændringerne ikke kan siges at være uvæsentlige (der vil være tale om en væsentlig arealforøgelse) og dermed vil projektet ikke kunne indeholdes i den eksisterende udledningstilladelse. Odense Kommune foreslår på denne baggrund, at der afholdes et møde mellem Vejdirektoratet og Odense Kommune, hvor ovenstående drøftes med henblik på at fastlægge det videre forløb.

**Svar:**

Det kommende system for afvanding af den kommende motorvejsstrækning vil blive projekteret således, at alle krav i den gældende udledningstilladelse også fremover vil blive opfyldt.

7. Som omtalt under afsnittet om trafik, arbejder Odense Kommune for at sikre en fremtidig erhvervsudvikling i den vestlige del af kommunen. Der forventes, som led i dette arbejde, udlagt et nyt erhvervsområde syd for motorvejen og vest for Højme. Projektet placerer et regnvandsbassin i dette område. Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at bassinets endelige placering aftales med og godkendes af Odense Kommune.

**Svar:**

Vejdirektoratet er åbne over for forslag til justering af regnvandsbassinernes placeringen, såfremt det ikke i væsentlig grad påvirker tekniske forhold eller den forudsatte anlægsøkonomi.

8. Trafikberegningerne i miljøkonsekvensvurderingen er foretaget i landstrafikmodellen. I miljøkonsekvensvurderingen står, at "kommende vækst i Odense-området samt besluttede vejnetsændringer, byomdannelse og byudvikling indgår". Landstrafikmodellen er ikke opdateret med plandata for Odense siden 2010, og det fremgår ikke, hvilken plandata, der er lagt ind i miljøkonsekvensvurderingens beregninger. Det er afgørende, at det store fremtidige erhvervsområde i Odense Øst på ca. 300 ha. indgår, samt den fremtidige Dry Port i Aarslev, da en stor del af trafikken vil komme til og fra motorvejen. Derudover bør plangrundlaget for nyt OUH også kvalificeres, da forudsætninger har ændret sig siden 2010. Det er afgørende, at plangrundlaget er så opdateret som muligt for at sikre det mest retvisende billede af de trafikale konsekvenser. Odense Kommune indgår gerne i dialog om plangrundlaget.

**Svar:**

Det er ikke korrekt, at modellen ikke er opdateret siden 2010, plangrundlaget opdateres løbende ved opdateringer af modellens versioner og er sat op således, at der kan laves beregninger for hvert 5. år, frem til 2040. Ligeledes er der i GMM (tidligere LTM), taget højde for supersygehuse herunder OUH, samt generel byudvikling i Odense.

Man kan finde den samlede dokumentation her:

<https://www.vejdirektoratet.dk/segment/groen-mobilitetsmodel/om-modellen/generel-information>

9. Nyt tilslutningsanlæg i vest for at sikre erhvervsudvikling. Odense Kommune arbejder for et nyt tilslutningsanlæg i den vestlige del af kommunen, som en afgørende forudsætning for at sikre fremtidig erhvervsudvikling i området. Det nuværende erhvervsområde i Højme oplever allerede i dag store problemer med at komme til og fra området, og en yderligere udvidelse af området kan

*ikke håndteres på det kommunale vejnet. Odense Kommune arbejder for, at tilslutningsanlægget kan etableres samtidig med motorvejsudvidelsen og ønsker, at Vejdirektoratet medtager dette i deres planlægningsfase.*

**Svar:**

Nærværende hørings svar indgår som led i den politiske behandling af Miljøkonsekvensvurderingen, som er et resultat af det arbejde, der er udført i planlægningsfasen.

Den politiske behandling fastsætter rammer og økonomi for det endelige projekt, hvorefter detailprojektering af motorvejsudvidelsen igangsættes

Vejdirektoratet forventer, at projektet vil blive endeligt vedtaget inden årsskiftet 2024/2025. Såfremt Odense Kommunes planarbejde med udførelse af et nyt tilslutningsanlæg i den vestlige del af kommunen forløber procesmæssigt parallelt med Vejdirektoratets udvidelsesprojekt, er der basis for et samarbejde i det videre forløb.

Udførsel af en nyt tilslutningsanlæg er også mulig efter nærværende projekt er færdiggjort.

*10. Fravælgelsen af nødspor betyder, at muligheden for at afvikle trafikken på motorvejen og fastholde trafikken på motorvejen i uheldssituationer forringes og kommer til at belaste det kommunale vejnet, særligt i nærhed til motorvejen, hvor det i forvejen er hårdt belastet. Odense Kommune anbefaler derfor, at der etableres nødspor på hele motorvejsstrækningen.*

**Svar:**

Vejdirektoratet anerkender synspunktet om, at motorvejsstrækninger uden nødspor ikke er en optimal løsning. Vejdirektoratet har vurderet alternative muligheder for at finde besparelser i udbygningsprojektet, og vil på den baggrund anbefale, at der etableres nødspor på de centrale strækninger omkring Odense Å, og at der sker en delvis udbygning af tilslutningsanlæg 51 ved fordeleringen.

For at bibeholde disse elementer i udbygningsprojektet vil det i stedet for blive indarbejdet en projektændring, sådan at motorvejsbroen over jernbanen vest for Odense ikke udbygges. Denne besparelse vil medføre, at der vil være seks kørespor på broen over jernbanen, men ingen nødspor. Dette vil formentlig betyde, at den nuværende hastighedsgrænse på 110 km/t skal fastholdes frem til umiddelbart vest for jernbanebroen. Det undersøges, om der evt. kan køres med en hastighed på 120 km/t over broen.

*11. Hvornår påbegyndes nedrivning af huset for enden af vort vænge, idet vi samtidig forudsætter, at nedrivningsmaskiner m.m. ikke arbejder og ødelægger vor private fællesvej?*

**Svar:**

Detaljer omkring påbegyndelse af nedrivning m.v. er en del af detailprojekteringen, som forventes påbegyndt omkring årsskiftet 2024/2025. Vejdirektoratet kan derfor ikke komme med konkrete planer endnu.

12. Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at projektet medfører et stort overskud af jord. Odense Kommune skal foreslå, at Vejdirektoratet nærmere undersøger om overskuddet kan nyttiggøres til etablering af yderligere støjvolde langs motorvejsudvidelsen, eller andetsteds langs motorvejsnettet i Odense Kommune. På denne måde kan fordelene ved forbedret støjbekyttelse kombineres med en forbedret projektøkonomi.

**Svar:**

Vejdirektoratet arbejder på forskellige løsninger for anvendelse af et forventet jordoverskud. Vi er således åbne overfor konkrete løsninger, hvor overskydende jordmængder på en god måde kan anvendes til et godt formål.

## Støj og støjafskærmning

### Synspunkter samt Vejdirektoratets bemærkninger og svar:

- 1) Der stilles spørgsmål om hvordan støj opgøres – tages der f.eks. højde for vindretning, terrænets udformning, udrykningskøretøjer, øget lastbiltrafik og indvirkning af andre støjkilder end støjen fra motorvejen. Bliver støjen målt under de værste tænkelige betingelser.

**Svar:**

I henhold til Miljøstyrelsens vejledning om "Støj fra veje" (nr. 4/2007) opgøres vejstøj som et gennemsnitligt støjniveau over et helt år. Støjens årgennemsnit udtrykkes med ét tal niveauet for langtidsstøjpåvirkningen af mennesker. Internationalt er årgennemsnittet anerkendt og anvendt som en indikator for graden af gene, som mennesker oplever ved forskellige støjniveauer, og som indikator for de helbredsmæssige effekter af støj. Derfor er der i Danmark og også internationalt fastsat grænseværdier, som refererer til støjen årgennemsnit (betegnet  $L_{den}$ )

Det gennemsnitlige støjniveau tager hensyn til, at støjen varierer over tiden. Dvs. at støjen typisk er kraftigere i dagtimerne end om natten, fordi der kører flere biler på vejene. Årgennemsnitsværdien betegnes  $L_{den}$  (står for Level day, evening, night) og beregnes som en sammenvejning af middelværdien for dagperioden fra kl. 7-19, aftenperioden kl. 19-22 og natperioden kl. 22-7. Der lægges 5 dB til aftenperioden og 10 dB til natperioden for at tage højde for menneskers særlige støjfølsomhed om aftenen og natten.

Alle faktorer, der har betydning for støjniveauet, indgår i støjberegningerne. Faktorer som har betydning for hvor meget støj der genereres fra vejen beregnes på baggrund af oplysninger om, antal køretøjer på den pågældende vejstrækning på forskellige tidspunkter af døgnet, fordelingen af lette og tunge køretøjer, den gennemsnitlige hastighed fordelt på køretøjer, og oplysninger om asfaltbelægningen.

Fra vejen udbredes støjen til omgivelserne. I disse beregninger indgår bl.a. oplysninger om, hvordan terrænet forløber omkring vejene og hvad, der kan forhindre udbredelsen af støjen, som fx bygninger og støjskærme. Meteorologi og særligt vindforhold har stor betydning for støjens udbredelse. Derfor beregnes støjen for et gennemsnitligt vejr i Danmark over et repræsentativt år. Den hyppigste vindretning i Danmark er vinde fra omkring vest. Det har betydning for støjens gennemsnitlige

udbredelse. Det betyder bl.a. at støjniveauer øst for en vej, generelt er en smule højere end støjniveauer vest for vejen, da den hyppigste vindretning er vinde fra omkring vest.

Støjende enkelthændelser som f.eks. udrykningskøretøjer og lignende indgår ikke i støjberegningerne. Sådanne hændelser vil heller ikke have betydning for det gennemsnitlige støjniveau.

Andre typer af støjkilder, som f.eks. støj fra virksomheder, indgår ikke støjkortlægningen af støjen fra motorvejen. Derimod indgår støjbelastningen fra større lokale veje.

2) *Hvilke kriterier ligger til grund for placering af støjskærme?*

**Svar:**

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført analyser af de støjmæssige konsekvenser af motorvejsudbygningen. Støjberegningerne omfatter hele strækningen fra motorvejskryds Odense til umiddelbart øst for tilslutningsanlæg 53, Odense V.

Ved boligområder hvor støjen vil overstige Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, med en fremskrevet trafik til 2040, er der foretaget vurderinger af effekter af støjskærme i forskellige højder og placeringer. Analyserne af støjskærmsløsninger er afrapporteret i [Undersøgelse af støjreducerende virkning af støjskærme. Udbygning af E20 syd om Odense \(vejdirektoratet.dk\)](#). Vejdirektoratet har medtaget støjskærme, der vurderes at have en rimelig effekt i forhold til omkostningerne til støjskærmene. Med "rimelig effekt" menes, at der foretages vurderinger af hvor mange boliger der får reduceret støjen med mere end hhv. 3 dB og 6 dB. Herudover vurderes på omkostningen per reduceret støjbelastningstal (SBT). SBT er et udtryk for den samlede støjbelastning i hele boligområdet der undersøges. Støjbelastningstallet kombinerer antallet af støjbelastede boliger og graden af den støjbelastning, hver bolig udsættes for.

Der er foretaget undersøgelser af støjskærme fra vest ved Ravnebjerg, Vejrup, Heliosvænget, Hjallesø nord, Hjallesø Syd og Højby jf. nedenstående oversigtskort i Figur 1. Kortet viser desuden, hvor der er eller vil blive opført støjskærme som støjpuljeprojekter, nemlig ved Sanderum, Thujavej og Fraugde (udenfor projektstrækningen).



**Figur 1** Oversigtskort over støjskærme som indgår i udbygningsprojektet, som er undersøgt i fm. miljøkonsekvensvurderingen og støjskærme der er etableret/etableres i støjpuljeregii

Nedenfor er sammenfattet resultaterne af støjskærmsanalyserne opgjort som mio. kr. per reduceret SBT, samt omkostning per bolig der får reduceret støjen med mere end 3 dB. Prisen er opgjort som fysikpris, dvs. alene erfaringsprisen for selve støjskærmen eksklusiv alle øvrige afledte udgifter.

**Tabel 1** Sammenfatning af resultater af støjskærmsanalyser

Valgte støjskærme	Mio. kr./ reduceret SBT	Mio. kr./bolig Reduktion > 3 dB
Heliosvænget	1,0	0,1
Hjallesø, Nord	0,4	0,1
Hjallesø, Syd	1,0	0,1
<b>Fravalgte støjskærme</b>		
Ravnebjerg	36,6	Ingen boliger
Vejrup	6,1	0,5
Dyrup	3,2	0,6
Højby/Lindved	3,5	0,4

- 3) *Bekymringer om at nye høje støjskærme vil medføre øget støj for andre lokaliteter end dem der afskærmes.*

**Svar:**

Nye støjskærme vil ikke medføre øget støj. Støjskærmene vil blive udført med absorberende overflader, sådan, at støjen ikke reflekteres fra støjskærmene.

- 4) *Flere ønsker støjskærme og/eller støjvolde ved Lindved, Højby Nord, Højby Øst, nedre Holluf og den resterende del af Fraugde. Der stilles spørgsmål til hvorfor boligerne ved Selleshøjvænget, som er stærkt støjbelastede, ikke indgår i planerne om støjafskærmning langs motorvejsstrækningen. Der*



argumenteres for, at mange boliger vil kunne få nedbragt støjen til et mere tåleligt niveau og at et større rekreativt område med legepladser, stier og opholdsarealer vil kunne få nedbragt støjbelastningen.

**Svar:**

Der er foretaget undersøgelser af effekter af støjskærme ved Lindved/Højby syd for motorvejen mellem tilslutningsanlæg (TSA) 50 Odense SØ og Motorvejskryds Odense. Analyserne viser, at der kan opnås en rimelig støjreducerende effekt afhængig af løsning, dog vil omkostningerne per bolig, der får reduceret støjen med mere end 3 dB være relativ stor, sammenlignet med de øvrige støjskærme der er medtaget i udbygningsprojektet. Årsagen er at boligområderne ligger i en lidt større afstand til motorvejen, og derved er knapt så støjbelastede, samt at effekten af en støjafskærmning aftager med afstanden til motorvejen.

Der er undersøgt forskellige støjskærmløsninger i forskellige højder og længder. Nedenstående skema angiver to af de undersøgte scenarier:

1. 9 m høj og ca. 2.000 m lang støjskærm langs motorvejen, suppleret med 3 m høje støjskærme på frakørselsrampen TSA 50
2. 9 m høj og ca. 400 m lang støjskærm langs motorvejen ved bebyggelsen ved Selleshøjvænget.

For øvrige beregnede scenarier henvises til [Undersøgelse af støjreducerende virkning af støjskærme. Udbygning af E20 syd om Odense \(vejdirektoratet.dk\)](#)

Scenarie	Antal boliger			Antal boliger med reduceret støj		Mio. kr./ reduceret SBT	Kr./bolig Reduktion > 3 dB
	58-63 dB	63-68 dB	> 68 dB	> 3 dB	> 6 dB		
Basis	184	9	11				
1.	42	13	3	121	10	4,2	361.678
2	155	17	3	9	6	1,5	828.889

For scenarie 1 (9 m støjskærm + 3 m støjskærme på frakørselsrampe) viser analysen en vis støjreduktion for boligerne i Lindved/Højby. Omkostningen for støjdemningen per bolig er dog højere end for øvrige foreslåede støjskærme i udbygningsprojektet jf. Tabel 1.

For scenarie 2 (9 m støjskærm ved Selleshøjvænget) er formålet at reducere støjen for de nærmest liggende boliger til motorvejen. Omkostningen for støjdemningen per bolig bliver relativ høj, og væsentligt højere end øvrige foreslåede støjskærme.

- 5) Ønsker at en støjskærm ved Lindved/Højby indgår som en tilvalgs mulighed i anlægsprojektet.

**Svar:**

Som det ses af støjskærmanalyserne, er en løsning ved Lindved/Højby forbundet med relativ store omkostninger i forhold til den opnåede effekt. Vejdirektoratet har ikke gennemført overslagsberegning for en støjskærmløsning ved Lindved/Højby, men alene baseret vurderinger på enhedspriser for fysikprisen afhængig af støjskærms højden. En tilvalgs løsning ville kræve, at der foretages en egentlig beregning af anlægsomkostningerne.

- 6) *Hvorfor er et kolonihaveområdet Lilletoften i Hjallesø Nordvest prioriteret fremfor støjskærme ved Lindved/Højby?*

**Svar:**

Kolonihaveområdet H/F Lilletoften er beliggende tæt op ad motorvejen, og påvirkes derfor i særlig grad af støjen fra motorvejen. Det er almindelig praksis ved statens vejbygningsprojekter at søge at reducere støjgenerne ved kolonihaveområder, hvor der er tilladelse til overnatning, idet disse områder i sommerhalvåret benyttes til længerevarende ophold og overnatning.

Støjskærmen vil udover at reducere støjen ved H/F Lilletoften også have en positiv effekt for omliggende boligområder samt dele af det rekreative område ved Odense Å.

Den opnåede støjreduktion med en 9 m høj støjskærm langs den nordlige del af motorvejen ved Hjallesø Nord, og herunder H/F Lilletoften vurderes at være en relativ god og omkostningseffektiv løsning jf. Tabel 1 sammenholdt med andre undersøgte forslag.

- 7) *Flere ønsker om anvendelse af støjdæmpende asfalt.*

**Svar:**

Vejdirektoratet anvender i dag en asfalttype som betegnes "klimavenlig asfalt", som forudsættes anvendt i projektet. Betegnelsen "klimavenlig" refererer til, at asfalttypen kan reducere rullemodstanden mellem dæk og vejbane, og dermed reducere brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken. Det er vurderet, at klimavenlig asfalt på hele statsvejnettet kan reducere brændstofforbruget for bilisterne med ca. 1 % igennem levetiden i forhold til en traditionel asfalttype.

Klimavenlig asfalt er i en dansk kontekst ikke at betegne som en "støjreducerende" asfaltbelægning, men sammenlignet med hvad der internationalt anvendes af asfalttyper, vurderes klimavenligt slidlag at være blandt de mindre støjende asfalttyper.

Det er internationalt anerkendt, at såkaldt "drænasfalt" er den type af slidlag der i praksis kan give den bedste støjdæmpning. Vejdirektoratet har i 2024 igangsat forsøg med drænasfalt for at undersøge og teste denne type asfalt på danske motorveje. Forsøget, som vil blive evalueret på en række parametre, skal give erfaringer med anvendelse af drænasfalt med hensyn til anlæg, drift, pris, støjreducerende effekter m.v.

- 8) *Flere ønsker støjskærme over Odense Å af hensyn til afskærmning af bl.a. Søparken, Dyrupgård, Sankt Klemens og de rekreative områder i Ådalen.*

Odense Kommune anfører, at det findes forkert at støjafskærmningen over Odense Å spares bort. Hvis dette sker, vil både Odense Ådal, der er et velbesøgt rekreativt område, samt boligerne langs kanten af ådalen, fortsat blive belastet med for meget støj. Også andre rekreative områder bør overvejes støjbeskyttet, f.eks. området ved Glissholm Sø og Hollufgård. Den fredede Odense Ådal er et af Odenses mest værdifulde og mest benyttede rekreative områder. Vejstøj fra E20 er allerede i dag en stor gene og et forstyrrende element for denne rekreative benyttelse. De rekreative områder mod E20 benyttes i mindre omfang på grund af støjen. Det er Odense Kommunes opfattelse, at hele den fredede Odense Ådal bør afskærmes med støjskærme.

**Svar:**

Det skal bemærkes, at der i Miljøkonsekvensrapporten indgår støjskærme på begge sider af motorvejen over Odense Å, som ikke indgår i det endelige projekt, da støjafskærmningen ved Odense Å ikke vurderes at have nogen væsentlig betydning for støjbredelsen til boliger, og primært bidrager til at reducere støjbelastningen af de rekreative arealer. Det medfører samtidig, at projektets økonomiske ramme kan overholdes.

9) *Hastigheden på motorvejen bør nedsættes til 80 km/t af hensyn til støj og CO2-reduktion.*

**Svar:**

Hastighedsnedsættelser medfører rejsetidstab for trafikanterne – og vurderes generelt at medføre et samfundsøkonomisk tab. Dermed vurderes det at være tvivlsomt, om der kan findes motorvejsstrækninger, hvor støjeffekten af hastighedsnedsættelser vil gøre tiltaget samfundsøkonomisk rentabelt. Selv et lille rejsetidstab for mange bilister vil typisk beregnes til en større omkostning sammenholdt med gevinsten ved en støjreduktion for forholdsvis få boliger.

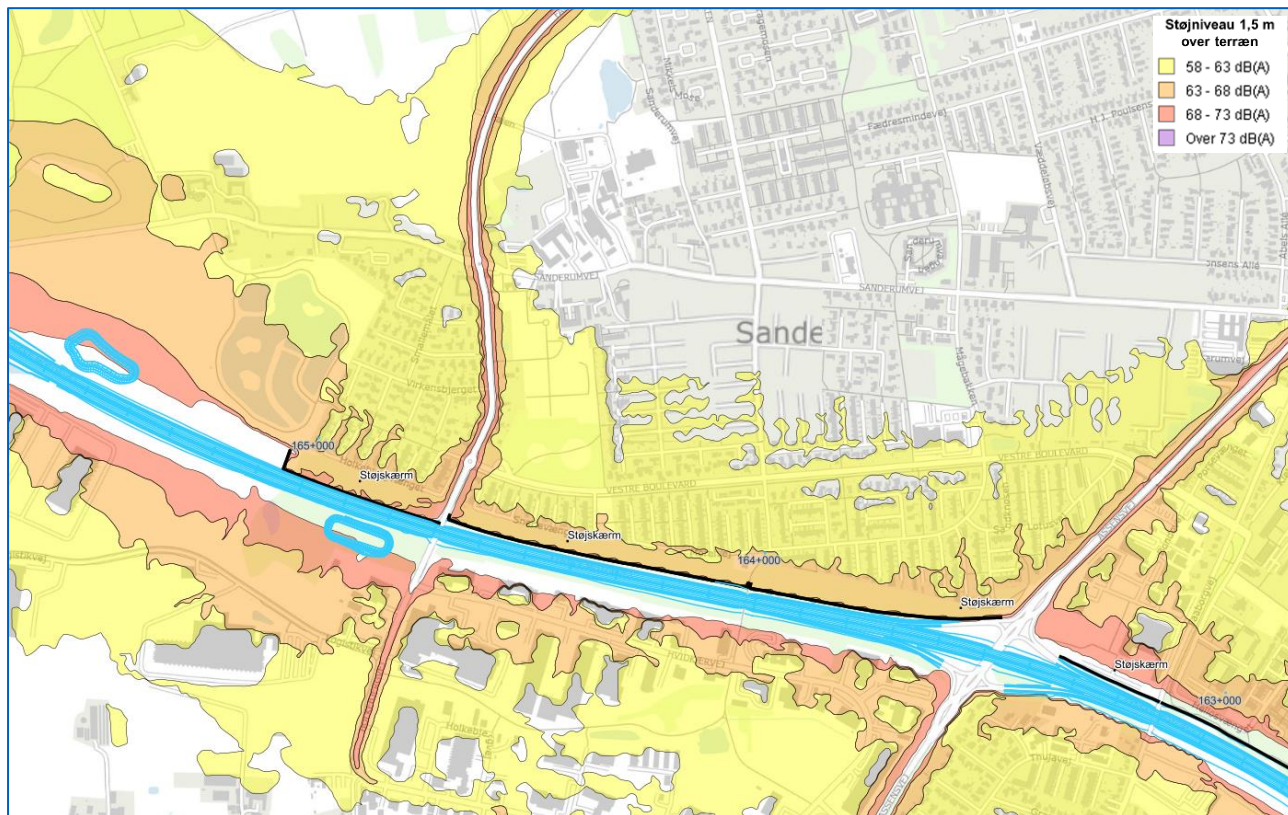
Det vurderes umiddelbart, at der vil kunne opnås en støjreducerende effekt på 2-3 dB ved at nedsætte hastigheden til 80 km/t. Vejdirektoratet har ikke arbejdet med scenarier for nedsat hastighed, da vejudbygningsprojektets primære formål er at øge fremkommeligheden på Fynske Motorvej syd om Odense.

10) *Ønsker om forbedring af støjafskærmningen ved Sanderum mod vest.*

**Svar:**

På baggrund af en politisk aftale af 30. januar 2018 blev det besluttet at bevilge midler til at fremrykke etableringen af en støjskærm nord for motorvejen ved Sanderum, som stod færdig i 2019. På den baggrund har Sanderum ikke indgået i overvejelserne om nye støjskærme på projektstrækningen.

Nedenstående støjkort viser støjbredelsen ved Sanderum i 2040 med udbygning af motorvejen. Støjkonsekvenszonen (over 58 dB), strækker sig ca. 400-500 meter ind i boligområdet, mens de nærmest beliggende boliger til støjskærmen er udsat for ca. 63 dB. Mod vest afsluttes støjskærmen vinkelret væk fra motorvejen ind imod en støjvold, som blev etableret på initiativ af lokale borgere i området. Af støjkortet ses, at støjvolden har en meget begrænset støjreducerende effekt i den vestlige del af boligområdet. På sydsiden af motorvejen er der ikke planlagt støjskærme, da området er udlagt til erhverv.



Figur 2 Støjforhold Sanderum 2040 med udbygning af motorvejen

- 11) *Det bør undersøges om en støjskærm, som er vinklet ind over motorvejen, kan yde bedre støjbeskyttelse end de foreslåede 9 m høje støjskærme.*

**Svar:**

Analyserne af støjskærmsløsninger er afrapporteret i [Undersøgelse af støjreducerende virkning af støjskærme. Udbygning af E20 syd om Odense \(vejdirektoratet.dk\)](#)

Den beskrevne skærm med vinklet top er i denne analyse også vurderet på flere lokaliteter, men det vurderes, at omkostningen ved denne skærmtype ikke står mål med den støjreducerende effekt.

- 12) *Der bør undersøges en alternativ placering af støjskærmen ved Søparken, hvor den 9 meter høje støjskærm placeres på den eksisterende støjvold i stedet for i vejsiden som foreslået i miljøkonsekvensrapporten.*

I ovennævnte baggrundsnotat er en række forskellige udformninger og placeringer af støjafskærmning belyst. På baggrund af en vurdering af støjafskærmningens effekt i forhold til omkostningen til støjafskærmningen, er løsningen med 9 m. skærm tæt på motorvejen valgt.

- 13) *Det vil medføre øget støj og dermed øgede støjgener og negative konsekvenser for sundheden at motorvejen udbygges. Det gælder både påvirkningen af boligområder og af de rekreative*

*naturinteresser. Der stilles spørgsmål til, hvorvidt konsekvenserne af den øgede støjforurening fra motorvejen indgår i de samfundsøkonomiske beregninger.*

**Svar:**

Støj kan påvirke menneskers helbred og være årsag til søvnbesvær, forhøjet blodtryk og mere alvorlige lidelser. Den generelle trafikstigning vil derfor have en negativ påvirkning på befolkningen og menneskers sundhed, men med støjafskærmningen vil der opnås en positiv effekt i forhold til den fremtidige situation uden udbygning af motorvejen. Samlet set vurderes støjpåvirkningerne på befolkningen og menneskers sundhed ved udbygning af motorvejen nogenlunde at svare til dagens situation.

Støj indgår i de samfundsøkonomiske beregninger med en enhedspris per beregnet støjbelastningstal (SBT) ved boliger. I værdisætningen indgår gene- og sundhedsomkostninger. Det der ligger til grund for værdisætningen af støjgener, er at befolkningen er villig til at betale for at undgå støjgener. De sundhedsrelaterede gener værdisættes ved at betragte omkostningerne forbundet med øgede udgifter til sygehusvæsenet samt omkostninger forbundet med sygefravær og øget dødelighed.

## Øvrige natur-, miljøforhold

### Resumé af indkomne forslag og synspunkter

1:

*Miljøstyrelsen bemærkede, at projektets påvirkning af målsatte vandforekomster ikke var tilstrækkeligt belyst, og at Miljøstyrelsen på det foreliggende grundlag ikke sikkert kan vurdere, om en tilladelse til projektet er i overensstemmelse med § 8 i bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, herunder om tilladelse til projektet kan indebære risiko for tilstandsforringelse og ikke målopfyldelse for berørte vandforekomster.*

**Svar:**

Arbejdet med udarbejdelse af supplerende vurderinger ift. de målsatte vandforekomster samt besvarelse af Miljøstyrelsens bemærkninger til den tekniske for-høring pågår fortsat. Vejdirektoratet forventer, at der bliver behov for en supplerende høring i løbet af efteråret.

2:

*Miljøstyrelsen bemærker, at projektet ikke har forholdt sig til EU's fuglebeskyttelsesdirektiv hverken i anlægsfasen eller driftsfasen.*

*Miljøstyrelsen bemærker, at samtlige afværgetiltag i rapporten kan præciseres så der ikke kan opstå tvivl om hvornår de finder anvendelse.*

*Desuden gives en række tekstnære bemærkninger til MKV kap. 17*

**Svar:**

Der pågår på nuværende tidspunkt en supplerende undersøgelse ift. flagermusegnede træer og som vil være en del af en supplerende høring i løbet af efteråret.

Derudover er projektets udformning omkring Odense Å ændret ift. det, som er beskrevet i MKR'en, idet de to landskabsbroer over åen ikke udbygges og en supplerende Natura2000-væsentlighedsvurdering er derfor også under udarbejdelse.

Miljøstyrelsens bemærkninger til dels bilag IV arter og dels Natura2000-væsentlighedsvurderingen og – konsekvensvurderingen indarbejdes i den supplerende Natura2000-væsentlighedsvurdering.

3:

*Miljøstyrelsen bemærker, at der i afsnittet om markfirben ikke kan udelukkes at der findes markfirben inden for 2 projektområdet, men at der i afsnit 17.4.4 vurderes at der ikke er markfirben.*

**Svar:**

I afsnit 17.2.1 er det beskrevet, at der er bevoksningsbælter eller marker i undersøgelsesområdet, som potentielt kan fungere som yngle-/rasteområde for markfirben.

Kortlægningen af naturforhold, herunder også levesteder og forekomster af markfirben er gennemført efter normal praksis for naturkortlægning af natur i MKV-sammenhæng. Det fremgår af afsnit 17.4.4 at der ikke er registreret markfirben indenfor undersøgelsesområdet, og da markfirben har en kort spredningsafstand, vurderes det, at der ikke lever markfirben indenfor de arealer, der påvirkes af projektet.

4:

*Miljøstyrelsen bemærker, at der omtales beskyttelse af bestanden af flagermus jf. habitatbekendtgørelsens §10. Miljøstyrelsen henleder ansøgers opmærksomhed på at bilag IV-arter også er beskyttet mod forsætlig forstyrrelser og individdrab.*

**Svar:**

Der pågår på nuværende tidspunkt en supplerende undersøgelse ift. flagermusegnede træer og som vil være en del af en supplerende høring i løbet af efteråret.

5:

*Miljøstyrelsen finder, at ansøger bør overveje at præcisere afværgetiltag for flagermus, således, at det sikres at det ikke foregår i en sårbar periode, da flagermusene er sårbare over for forstyrrelser.*

**Svar:**

Der pågår på nuværende tidspunkt en supplerende undersøgelse ift. flagermusegnede træer og som vil være en del af en supplerende høring i løbet af efteråret.

6:

*Ansøger bør redegøre for vedligehold af paddehegn i perioden, hvor det er opstillet. Kompensationssøer skal anlægges senest et til to år før den eksisterende sø nedlægges, og de skal placeres på egnede placeringer i nærheden.*

**Svar:**

Detaljer omkring vedligehold af paddehegn og placering af eventuelle kompenserende tiltag er en del af detailprojekteringen, som forventes påbegyndt omkring årsskiftet 2024/2025.

Vejdirektoratet vil ifm. med entreprenørudbud stille krav ift. dels etablering af paddehegn, men også om at det skal sikres, at paddehegnene er funktionsdygtige i hele den periode de er opsat.

Vejdirektoratet kan på nuværende tidspunkt ikke endelig fastlægge erstatningssøernes placering, da der ikke er indgået lodsejeraftaler om disse.

7:

*Fjernelsen af lokalitet 13 medfører en stor påvirkning, da der tidligere er fundet bilag IV-arter, og fjernelse af søen skal derfor kompenseres ved at der anlægges to nye søer indenfor ca. 500 m fra den nedlagte sø. Se yderligere beskrivelse af afværgetiltag under kapitel 17.4.3 Såfremt individer af bilag IV-arter skal indsamles og flyttes, forudsætter det, at Miljøstyrelsen ansøges om dispensation efter artfredningsbekendtgørelsens § 12.*

*For at denne dispensation kan opnås, skal det være klargjort, at der ikke er andre alternativer til flytning af padderne, og at flytningen ikke går ud over den lokale bestand af padder. Såfremt individer af nationalt fredede arter skal indsamles og flyttes forudsætter det, at Miljøstyrelsen ansøges om dispensation efter artfredningsbekendtgørelsens § 19*

**Svar:**

Planlægning af eventuelle kompenserende tiltag og myndighedsbehandling (Herunder dispensationer fra artsfredningsbekendtgørelsen) er en del af detailprojekteringen, som forventes påbegyndt omkring årsskiftet 2024/2025.

8:

*Udpegningsgrundlaget (naturtyper) for Natura 2000-området, perioden 2022-2027 er følgende: Kransnålalge-sø (3140) Næringsrig sø (3150) Vandløb (3260) Kalkoverdrev\* (6210) Surt overdrev\* (6230) Urtebræmme (6430) Hængesæk (7140) Kildevæld\* (7220) Riggær (7230) Ege-blandskov (9160) Skovbevokset tørvemose\*(91D0) Elle- og askeskov\* (91E0) Følgende fremgår af miljøkonsekvensrapporten s. 184/251: I forbindelse med de naturundersøgelser, som er gennemført ifm. med Vejdirektoratets opdatering af miljøkonsekvensrapporten, er der foretaget en eftersøgning af habitatnaturtyper på udpegningsgrundlaget (Tabel 17-1) samt forekomst af sump- og skæv vindelsnegl, odder, tykskallet malermusling og damflagermus inden for undersøgelsesområdet i et afgrænset område. Området blev gennemgået i april 2022. Der blev ved denne feltbesigtigelse kortlagt tre nye områder med habitatnaturtyper på udpegningsgrundlaget heraf to områder med elle- og askeskov (91E0, prioriteret naturtype) og et område med kildevæld (7220) og riggær (7230), se 5.*

*Miljøstyrelsen har i august og september 2023 besigtiget de tre nye områder og har i høringsvar af 14. september 2023 tilkendegivet, at de er enige i kortlægningen af de to nye områder med elle- og askeskov. De er dog ikke enige i kortlægningen af området med kildevæld og riggær. Dertil har Miljøstyrelsen*

registreret forekomst af sumpvindelsnegl indenfor det ene område med elle- og askeskov, beliggende syd for E20. I afsnit 18.5.3 foretages der udelukkende en vurdering af påvirkningen af elle- og askeskov (91E0\*), urtebræmme (6430) og vandløb (3260).

Vejdirektoratet kan overveje at inkludere en vurdering af påvirkningen af de andre naturtyper, herunder især de naturtyper, der er fundet inden for undersøgelsesområdet. Hvis naturtyperne ikke er relevante at vurdere, kan dette evt. uddybes.

**Svar:**

Da projektet i forhold til miljøkonsekvensrapporten er ændret med relevans for ovennævnte områder, udarbejdes en ny Natura 2000 væsentlighedsvurdering, som vil indgå i en supplerende høring.

9:

I forhold til odder og damflagermus henvises der til bemærkningerne vedrørende disse arter i væsentlighedsvurderingen. Det bemærkes dog, at såfremt projektet kan påvirke damflagermus væsentligt, f.eks. fordi der sker inddragelse af yngle- og rasteområder, kan Vejdirektoratet overveje at inkludere dette i konsekvensvurderingen.

I forhold til sumpvindelsnegl fremgår det af s. 192/251, at der sker arealinddragelse af levesteder for denne art, hvilket medfører påvirkning af bevaringsmålsætningerne for området.

Det fremgår herefter, af s. 193/251, at påvirkningen af sumpvindelsnegl kan undgås hvis anlægsarealet forskydes (afværgetiltag). Vejdirektoratet kan overveje at uddybe afværgetiltaget, herunder specificere om der således ikke sker arealinddragelse af sneglens levesteder alligevel. Det ses imidlertid, at sumpvindelsnegl behandles nærmere i konsekvensvurderingen, afsnit 18.2.2, hvor det igen fremgår, at der sker arealinddragelse af sneglens levested.

De modsatrettede oplysninger kan medføre tvivl om, hvorvidt arten, herunder dens levesteder påvirkes.

**Svar:**

Da projektet i forhold til miljøkonsekvensrapporten er ændret med relevans for ovennævnte arters levesteder, udarbejdes en ny Natura 2000 væsentlighedsvurdering, som vil indgå i en supplerende høring.

10:

Det fremgår af afsnit 18.8, at den egentlige konsekvensvurdering kun vedrører påvirkningen af naturtypen, elle- og askeskov (91E0\*) og arten, sumpvindelsnegl (1016). Det fremgår af afsnittet, at der forventes arealinddragelse af elle- og askeskov, for så vidt angår 0,77 % af det samlede areal af elle- og askeskov inden for Natura 2000-området. Naturtypen er ikke tilstandsvurderet i forbindelse med udarbejdelsen af Natura 2000-planen, for perioden 2022-2027, men er en prioriteret naturtype i EU. Det fremgår af afsnittet, at det er svært, grænsende til usandsynligt, at erstatningsarealer af elle- og askeskov vil kunne opnå en høj eller god tilstand, og tidshorisonten for at kunne udvikle en moderat naturtilstand er op mellem 50 til 100 år. Det vurderes endvidere, at det derfor er usandsynligt, at de påvirkede arealer af naturtypen inden for en rimelig tidshorisont vil kunne genskabes til samme eller tilsvarende tilstand som den eksisterende. Det konkluderes derfor, at der vil ske skade på naturtypen inden for Natura 2000-området. Det fremgår af s. 195/251:

Sumpvindelsnegl er registreret i den nykortlagte elle- og askeskov beliggende syd for E20. Som det fremgår af Figur 18- 4, berører det planlagte arbejdsareal dette område i randen af afgrænsningen. Inddragelse af et areal af naturtypen elle- og askeskov (91E0), der er levested for sumpvindelsnegl, påvirker artens naturlige



*udbredelsesområde, da arealet af elle- og askeskov bliver permanent påvirket. Arealinddragelsen påvirker bevaringsmålsætningen om, at det samlede areal af levesteder skal være stabilt eller i fremgang.*

*Det vurderes på baggrund af bestandens udbredelse og udvikling ikke at have betydning for artens fortsatte forekomst indenfor N114. De funktioner og særlige strukturer, der er nødvendige for artens forekomst, vil stadig i stort omfang være til stede, og da der samtidig vurderes at være mange egnede levesteder for arten i habitatområdet, kan det afvises, at der vil ske en skade på udpegningsarten sumpvindelsnegl, eller på Natura 2000-områdets integritet. Miljøstyrelsen bemærker desuden, at der – som angivet i bemærkningerne ovenfor – fremgår forskellige (modsatrettede) oplysninger om sumpvindelsnegl, herunder om den påvirkes og hvordan den påvirkes, samt evt. afværgetiltag. Vejdirektoratet kan derfor overveje at gennemgå væsentlighedsvurderingen og konsekvensvurderingen, i forhold til sumpvindelsnegl, og foretage en ensartet vurdering af påvirkningen af sneglen og på den baggrund redegøre for påvirkningen heraf. Miljøstyrelsen bemærker, at vurderingerne i en konsekvensvurdering efter habitatdirektivets art. 6, stk. 3, skal indeholde fuldstændige præcise og endegyldige konstateringer og konklusioner, der kan fjerne enhver videnskabelig tvivl om, at der kan ske skade på Natura 2000-områdets integritet.*

**Svar:**

Projektet er ændret, idet broerne over Odense Å ikke udbygges. Inddragelse af de nævnte elle- og askeskovs arealer er derfor ikke længere relevant. Der udarbejdes en ny Natura 2000 væsentlighedsvurdering, som vil indgå i en supplerende høring.

11:

*Det fremgår af afsnittet, at der i driftsfasen arealinddrages 647 m<sup>2</sup> af habitattypen elle- og askeskov, hvilket udgør 0,21 % af den samlede naturtype inden for Natura 2000 området. Det fremgår af afsnittet at inddragelse af elle- og askeskov dels skyldes, at de nye understøttende søjler permanent inddrager de arealer, der udgør søjlernes fodaftryk, og dels at der ikke kan etableres højstammet skov under broen. De arealer, der fremadrettet vil ligge under de nye brovinger, kan derfor ikke genetableres som elle- og askeskov. Det konkluderes i afsnittet, at projektet vil medføre skade på Natura 2000-området.*

**Svar:**

Projektet er ændret, idet broerne over Odense Å ikke udbygges. Inddragelse af de nævnte elle- og askeskovs arealer har derfor ikke længere relevans. Der udarbejdes en ny Natura 2000 væsentlighedsvurdering, som vil indgå i en supplerende høring.

12:

*Det bemærkes, at afsnittet er udarbejdet som konsekvens af, at der sker skade på Natura 2000-området, hvilket de kompenserende foranstaltninger skal forsøge af afhjælpe. Vejdirektoratet kan overveje at foretage en væsentlig mere dybdegående vurdering og beskrivelse af de kompenserende foranstaltninger, herunder beskrive præcis hvor og hvordan foranstaltningerne skal udføres. Det bemærkes, at disse oplysninger under alle omstændigheder skal tilvejebringes i forbindelse med en fravigelsessag.*

**Svar:**

Projektet er ændret, idet broerne over Odense Å ikke udbygges. Inddragelse af Natura 2000 området er derfor ikke længere relevant. Der udarbejdes en ny Natura 2000 væsentlighedsvurdering, som vil indgå i en supplerende høring.

13:

*Det fremgår af snittet, at det ikke kan udelukkes i konsekvensvurderingen, at der vil ske skade på Natura 2000- området integritet og det vil derfor være nødvendigt at fravige habitatdirektivets art 6, stk.3. Miljøstyrelsen henviser i den forbindelse til EU-Kommissionens metodiske vejledning, som detaljere beskriver processen: MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN Vurdering af planer og projekter i forbindelse med Natura 2000-lokaliteter — Metodisk vejledning om artikel 6, stk. 3 og 4, i habitatdirektivet 92/43/EØF (2021/C 437/01) Vejdirektoratet kan dog overveje at foretage vurderingen af påvirkningen af sumpvindelsnegl, inden fravigelsessagen opstartes, for det tilfælde at denne skal indgå i fravigelsessagen. Der henvises desuden til habitatbekendtgørelsen § 9, vedrørende fravigelse af habitatbekendtgørelsen § 6, stk. 2, 2. pkt. § 9. Myndigheden kan fravige § 6, stk. 2, 2. pkt., når der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art, fordi der ikke findes nogen alternativ løsning. Stk. 2. I Natura 2000-områder, der indeholder prioriterede naturtyper eller dyre- eller plantearter, kan fravigelse efter stk. 1 dog kun ske, når der foreligger bydende nødvendige hensyn til menneskers sundhed og den offentlige sikkerhed eller væsentlige gavnlige virkninger på miljøet, eller, efter udtalelse fra Europa-Kommissionen, andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser. Stk. 3. Fravigelse efter stk. 1 forudsætter, at der træffes alle nødvendige kompensationsforanstaltninger for at sikre, at sammenhængen i Natura 2000 bevares. Europa-Kommissionen skal underrettes om, hvilke kompensationsforanstaltninger, der træffes. Stk. 4. Beslutning om fravigelse efter stk. 1 træffes af den myndighed, som er tillagt kompetence til at træffe afgørelse efter de almindelige regler i den lovgivning, der regulerer det pågældende område. Stk. 5. Før der træffes afgørelse, der kan indebære, at beskyttelsen fraviges, skal den pågældende myndighed indhente en udtalelse fra miljøministeren. Stk. 6. Miljøministeren forestår den i stk. 2 og 3 nævnte kontakt til Europa-Kommissionen*

**Svar:**

Projektet er ændret, idet broerne over Odense A ikke udbygges. Inddragelse af Natura 2000 området er derfor ikke længere relevant. Der udarbejdes en ny Natura 2000 væsentlighedsvurdering, som vil indgå i en supplerende høring.

14:

*Miljøstyrelsen har gennemgået væsentlighedsvurderingen, august 2023, og habitatkonsekvensvurderingen i miljøkonsekvensrapporten for Natura 2000- område N114. Miljøstyrelsen bemærker generelt, at det bør tilstræbes, at skabe sammenhæng mellem væsentlighedsvurderingen og konsekvensvurderingen, således at der ikke fremgår modsatrettede oplysninger i de to vurderinger. Det er desuden vigtigt klart og tydeligt at redegøre for hvilke arter og naturtyper, der behandles i de to vurderinger, således der ikke opstår nogen tvivl om, hvorvidt der sker en væsentlig påvirkning, eller en egentlig skade på Natura 2000-områdets integritet. I en konsekvensvurdering, skal de mulige påvirkninger af projektet undersøges nærmere med udgangspunkt i de konkrete bevaringsmålsætninger for udpegningsgrundlaget, for det konkrete Natura 2000-område. Alle aspekter, som kan påvirke et områdes bevaringsmålsætninger, herunder både påvirkninger i anlægsfasen-, drifts- og evt. demonteringsfase, samt påvirkninger i kumulation med andre projekter skal medtages. Vurderingen skal gøre brug af den/de bedste tilgængelige videnskabelige metoder og viden. Vurderingerne skal endvidere indeholde fuldstændige præcise og endegyldige konstateringer og konklusioner, der kan fjerne enhver videnskabelig tvivl om, at der kan ske skade på Natura 2000-områdets integritet. Miljøstyrelsen har i forbindelse med gennemgangen af rapporten sammenholdt konsekvensvurderingen med Natura 2000-planen for N114, perioden 2022-2027, 4 herunder områdets udpegningsgrundlag og især bevaringsmålsætningerne.*

**Svar:**

Projektet er ændret, idet broerne over Odense Å ikke udbygges. Inddragelse af Natura 2000 området er derfor ikke længere relevant. Der udarbejdes en ny Natura 2000 væsentlighedsvurdering, som vil indgå i en supplerende høring.

15:

*Det fremgår af afsnittet, at der inden for undersøgelsesområdet er fundet følgende naturtyper, som fremgår af Natura 2000- planen for perioden 2022-2027: elle-askeskov (91E0\*), vandløb (3260) urtebræmmer (6430), kildevæld (7220) og rigkær (7230). Efterfølgende fremgår en vurdering af elle-askeskov, vandløb med vandplanter og urtebræmmer.*

*Det fremgår ikke hvorfor, de øvrige naturtyper inden for området ikke vurderes i væsentlighedsvurderingen, eftersom disse naturtyper er fundet inden for området. Vejdirektoratet kan overveje at inkludere en vurdering af alle de naturtyper fra udpegningsgrundlaget, som forefindes inden for undersøgelsesområdet.*

**Svar:**

Projektet er ændret, idet broerne over Odense Å ikke udbygges. Inddragelse af Natura 2000 området er derfor ikke længere relevant. Der udarbejdes en ny Natura 2000 væsentlighedsvurdering, som vil indgå i en supplerende høring.

16:

*Det fremgår af afsnittet, at en af de potentielle påvirkninger på udpegningsgrundlaget bl.a. er arealinddragelse af levesteder for arter på udpegningsgrundlaget. Det specificeres ikke senere hen, f.eks. under et særskilt afsnit, hvilke levesteder der inddrages, og hvor de er placeret, herunder omfanget, omend det fremgår, at der forventes fældet træer, hvor damflagermus muligvis raster. Vejdirektoratet kan overveje at tydeliggøre hvilke arter, der får inddraget levesteder, herunder angive evt. afværgeforanstaltninger herfor. Vejdirektoratet kan samtidig overveje at angive hvilke arter, hvis levesteder inddrages.*

Svar:

Projektet er ændret, idet broerne over Odense Å ikke udbygges. Inddragelse af Natura 2000 området er derfor ikke længere relevant. Der udarbejdes en ny Natura 2000 væsentlighedsvurdering, som vil indgå i en supplerende høring

17:

*Det fremgår af væsentlighedsvurderingen s. 20, at sumpvindelsnegl ikke er fundet i Natura 2000-området inden for undersøgelsesområdet og det konkluderes, at den ikke påvirkes af projektet. Det ses imidlertid, at sumpvindelsnegl samtidig behandles i konsekvensvurderingen s. 194, fordi der sker inddragelse af sneglens levested indenfor Natura 2000-området. Dette er med til at skabe usikkerhed om, hvorvidt sneglen, herunder dens levesteder, påvirkes i forbindelse med projektet.*

*Miljøstyrelsen antager, at der ikke er fundet yngle- og rasteområder for odder inden for undersøgelsesområdet, og at der kun er fundet få spor af odders færden i området. Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at det fremgår af Håndbog om dyrearter på Habitatdirektivets bilag IV, del 21, s. 13, at man i forvaltningen bør regne med, at alle vandløb, søer og kyststrækninger uden for byer er potentielle levesteder for odder, og tage de nødvendige beskyttelseshensyn, selvom korte ekstensive undersøgelser ikke har registreret forekomst af odder i et område.*

*Miljøstyrelsen er på baggrund af væsentlighedsvurderingen i tvivl om, hvorvidt der sker fældning af træer, som fungerer som yngle- og rastesteder for damflagermus. Vejdirektoratet kan derfor overveje at præcisere,*

*hvorvidt de konkrete træer, der forventes at blive fældet, vurderes at udgøre yngle- og rasteområder for flagermus.*

*Vejdirektoratet kan også overveje at forholde sig til, hvorvidt det forhold at der sker evt. sker arealinddragelse af levesteder for damflagermus (ved fældning af træer) er i overensstemmelse med bevaringsmålsætningen i Natura 2000-planen, for perioden 2022-2027, s. 18, om, at levesteder for arter uden et tilstandsvurderingssystem, skal være stabilt eller i fremgang (set i forhold til forekomst og udbredelse). Vejdirektoratet kan også overveje at vurdere, hvorvidt der er risiko for drab af flagermus i den forbindelse.*

*Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at drab af bilag IV-arter forudsætter dispensation fra artsfredningsbekendtgørelsen. Vejdirektoratet kan overveje at forholde sig til hvordan damflagermus påvirkes af lys, da damflagermus er følsomme over for lys. Det kan derfor også specificeres, om der arbejdes i de mørke timer, herunder om arbejdsområderne vil blive belyst og hvordan dette vil påvirke damflagermus. Vejdirektoratet kan ligeledes overveje at uddybe hvorvidt damflagermus påvirkes af anlægsstøj. Det bemærkes at damflagermus flyver og jager i lav højde, og i det tilfælde at damflagermus flyver under dalbroen vil dette ske i lav højde. Vejdirektoratet kan overveje at vurdere denne påvirkning.*

*Vejdirektoratet kan ligeledes overveje at vurdere hvorvidt den midlertidige bro til personel, som etableres over åen, vil kunne påvirke damflagermus, eftersom flagermus flyver i lav højde*

**Svar:**

Projektet er ændret, idet broerne over Odense Å ikke udbygges. Inddragelse af Natura 2000 området er derfor ikke længere relevant. Der udarbejdes en ny Natura 2000 væsentlighedsvurdering, som vil indgå i en supplerende høring.

Der er desuden gennemført supplerende undersøgelser ift. levesteder for flagermus, som også vil indgå i den supplerende høring.

18:

*Det fremgår af afsnittet, at Vejdirektoratet vurderer, at påvirkningen af Natura 2000-området midlertidigt og varigt medfører forringelse af den eksisterende tilstand/hindre målopfyldelse for naturtyper på udpegningsgrundlaget. Vejdirektoratet kan overveje at foretage en vurdering af, om påvirkningen af arter på udpegningsgrundlaget ligeledes tilsiger, at der udarbejdes en konsekvensvurdering, eftersom arterne indgår i denne.*

**Svar:**

Projektet er ændret, idet broerne over Odense Å ikke udbygges. Inddragelse af Natura 2000 området er derfor ikke længere relevant. Der udarbejdes en ny Natura 2000 væsentlighedsvurdering, som vil indgå i en supplerende høring.

Der er desuden gennemført supplerende undersøgelser ift. levesteder for flagermus, som også vil indgå i den supplerende høring.

19:

*Miljøstyrelsen anbefaler, at der skal foretages genplantning af træer, buske og slyngplanter, så påvirkningen af landskabet og landskabsoplevelser bliver så lille som mulig.*

*Ved genplantning bør der tages udgangspunkt i landskabets natur- og kulturgeografiske beplantningsstruktur og artssammensætning, så beplantningen ikke tilføje landskabet nye strukturer, men medvirke til at sikre og evt. forbedre landskabstræk.*

*Desuden indeholder høringssvaret en række tekstnære rettelser til MKV-tekstens kap. 11.5*

**Svar:**

Vejdirektoratet vil ifm. med den videre detailprojektering tilstræbe en begrænset rydning af beplantning som følge af projektet. I det omfang det er nødvendigt at rydde beplantning vil Vejdirektoratet foretage en konkret vurdering af muligheden for genplantning. Genplantningen vil dels tage hensyn til de landskabelige forhold, men også til en hjemmehørende artssammensætning.

20:

*Der bør være krav om genplantning, så påvirkningen af landskabet og landskabsoplevelser bliver så lille og kortvarig som mulig. Miljøstyrelsen anbefaler derfor, at ordet "kan" erstattes med "skal derfor". Desuden bør "Såfremt" erstattes med "Når". Se anbefaling om genplantning og beplantningsprincip under generelle bemærkninger*

**Svar:**

Af hensyn til trafiksikkerhed, det fremtidige vejanlæg samt drift og vedligeholdelse heraf, vil Vejdirektoratet foretage en konkret vurdering af muligheden for genplantning.

21:

*Miljøstyrelsen påskønner, at det af rapporten "Resumé af miljøkonsekvensvurdering" fra april 2024 fremgår følgende: "Det skal bemærkes, at der i Miljøkonsekvensrapporten indgår støjskærme på begge sider af motorvejen over Odense Å, som efterfølgende er blevet fravalgt." Miljøstyrelsen anbefaler, at det ikke kun er arealet tættest på Odense Å, men at hele det bevaringsværdige landskab, det større sammenhængende landskab samt det fredede areal omkring Odense Ådal friholdes for støjskærme. Dette stemmer overens med beskyttelserne, som netop skal sikre ådalen mod byggeri og anlæg.*

**Svar:**

Vejdirektoratet har undersøgt påvirkninger af støj i de til projektet tilstødende boligarealer. Projektet ligger op til etablering af støjskærme på de strækninger, hvor boligarealer er påvirket af støj over miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, og hvor der kan etableres støjdæmpende foranstaltninger inden for omkostningseffektive grænser.

22:

*Jf. skovlovens (LBK nr 690 af 26/05/2023) § 11, stk. 1, må der i fredskov ikke opføres bygninger, etableres anlæg, gennemføres terrænændringer eller anbringes affald. Der kan dispenseres fra forbuddet (§ 38 jf. § 11), eller alternativt gives tilladelse til ophævelse af fredskovspligten efter lovens § 6, stk. 1 med henblik på at gennemføre det ansøgte. Uanset om der ansøges om dispensation fra skovlovens § 11 eller ophævelse efter skovlovens § 6, er praksis restriktiv.*

**Svar:**

Vejdirektoratet sikrer, at der indhentes de nødvendige myndighedstilladelser ift. dispensation eller ophævelse af fredskovspligten.

23:

*Odense Kommune fremfører om fredningen af Odense Ådal:*

*Projektet etablerer et stort bassin i den fredede Odense Ådal. Fredningen fastlægger, at området skal bevares i sin nuværende tilstand, at skoven skal bevares og der ikke må ske terrænændringer.*

*Projektet ønsker også at ekspropriere midlertidigt, i det fredede område. Der er store gamle træer langs de stier, som vises som midlertidigt eksproprierede.*

*Odense Ådal er fredet for at bevare de store landskabelige og naturmæssige værdier i sin nuværende tilstand. Det er derfor Odense Kommunes opfattelse, at bassiner og midlertidige anvendelser bør placeres udenfor fredningen.*

**Svar:**

Projektet er ændret, idet broerne over Odense Å ikke udbygges. Påvirkning af de omkringliggende fredede arealer vil derfor blive reduceret væsentligt.

Der er dog behov for udvidelse af et eksisterende regnvandsbassin samt opsætning af støjskærme inden for arealfredningen, hvilket vil ske under hensyntagen til landskabelige og naturmæssige værdier. De nærmere detaljer omkring regnvandsbassinet placering, arbejdets udførelser m.v. vil blive fastlagt ifm. den forestående detailprojektering.

24:

*Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det under afsnit 21.4.1 følgende: "Den diffuse forurening af overfladejorden forventes at være sammenlignelig med, hvad der i en række undersøgelser er konstateret langs danske motorveje.*

*Generelt forventes overjord (defineret som jord 0-0,3 m u.t.) fra 0-1 m fra belægningskant at kunne karakteriseres værende over Miljøstyrelsens jordkvalitetskriterier, men under Miljøstyrelsens afskæringskriterier svarende til kategori 2 i jordflytningsbekendtgørelsen fra 2007. Overjord fra 1-3 m fra belægningskant forventes at kunne karakteriseres som kategori 1-2. Jord under 0,3 m u.t.(defineret som råjord) forventes som udgangspunkt at kunne karakteriseres som kategori 1 jord."*

*I Odense Kommune er den administrative praksis, at al jord fra vejmatrিকlen skal håndteres og reguleres som lettere forurenede jord. Derfor må jord fra vejmatrিকlen ikke flyttes uden forudgående anmeldelse til kommunen. Jordens forureningsforhold skal dokumenteres ved analyser i forbindelse med anmeldelsen.*

*Det bemærkes desuden, at der er konstateret flere fejl i miljøkonsekvensrapporten og det supplerende materiale vedrørende jordforurening. Vejdirektoratet er velkommen til at kontakte Odense Kommune herom.*

**Svar:**

Ved flytning af jord ud af vejmatrিকlen håndteres jorden efter bestemmelserne i jordflytningsbekendtgørelsen, hvilket er i overensstemmelse med Odense Kommunes praksis.

Vejdirektoratet vil gerne have information vedrørende eventuelle fejl i miljøkonsekvensrapporten, så eventuelle rettelser kan indarbejdes til brug for det videre arbejde. I forbindelse med det videre arbejde med

detailprojektering af udvidelsesprojektet vil Vejdirektoratet indkalde Odense Kommune til drøftelser vedrørende jordhåndteringsstrategi for projektet mv.

25:

*Der skal genplantes, så oplevelsen af den grønne storby reetableres. Udbygningen af E20 syd om Odense vil ændre oplevelsen af at køre gennem Odense markant.*

*Udvidelse af vejen betyder, at alt eller meget af beplantning på skråninger ryddes. Etablering af støjskærme og etablering af bassiner vil fjerne yderligere beplantning.*

*Odense Kommune mener, at der skal genplantes på skråninger og arealer, hvor der ryddes beplantning. Der bør genplantes med hjemmehørende arter, der kan udvikle sig til store buske og træer, som passer i den store skala som E20.*

**Svar:**

Vejdirektoratet vil ifm. med den videre detailprojektering tilstræbe en begrænset rydning af beplantning som følge af projektet. I det omfang det er nødvendigt at rydde beplantning vil Vejdirektoratet foretage en konkret vurdering af muligheden for genplantning. Genplantningen vil dels tage hensyn til de landskabelige forhold, men også til en hjemmehørende artssammensætning.

## **Ejendomsforhold og Ledningsforhold**

### **Resumé af indkomne forslag og synspunkter og Vejdirektoratets svar:**

1:

I forbindelse med udbygningen af E20 syd om Odense vil den kommende udvidelse af motorvejen komme i konflikt med et eller flere af Energinets anlæg (luftledning og gasledning).

Det er Energinets vurdering, at eventuelle afledte ledningsarbejder, som initieres som følge af Vejdirektoratets udbygning af E20 syd om Odense, vil skulle betragtes som en integreret og uløselig del af udbygningsprojektet. På den baggrund henviser Energinet til, at det er Vejdirektoratet som anlægsmyndighed, der med det samlede overblik over det aktuelle projekt skal udarbejde en samlet miljøvurdering af udbygningen af E20 samt af de afledte ledningsprojekter, det initierende projekt måtte frembringe, herunder bl.a. en vurdering af kumulative effekter.

Det er dermed efter Energinets vurdering Vejdirektoratet, der er ansvarlig for, at en evt. flytning af Energinets anlæg bliver miljøvurderet.

På baggrund af det aktuelle høringsmateriale, vurderer Energinet, at der kan være behov for omlægning af 400 kV luftledning i området ved Ravnebjerg og ved afkørsel 50 Odense SØ. Ved Elmelundsvej nord for motorvejen E20, kan der være behov for omlægning af gasledning og flytning af en mast. Energinet skal i processen selvfølgelig hjælpe med udarbejdelse af projektbeskrivelse, tegninger m.v.

**Svar:**

Vejdirektoratet har i miljøkonsekvensvurderingen vurderet udvidelsen af E20. Det er i miljøkonsekvensvurderingen antaget, at det vil være nødvendigt at omlægge ledninger og foretage andre

ledningsarbejder i forbindelse med udførelsen af projektet. Ledningsomlægningerne er ikke vurderet, da omlægningerne ikke har været projekteret på tidspunktet for miljøkonsekvensvurderingen.

Projekteringen af den fremtidige placering af Energinets ledninger foretages af Energinet uden at Vejdirektoratet stiller krav til dette. Dog skal eventuelle krydsninger, der skal laves mellem ledninger og motorvejen, etableres efter Vejdirektoratets designprincipper. Vejdirektoratet har ikke de fornødne forudsætninger til at foretage vurderingen af, hvilke konsekvenser det får at flytte ledninger til en placering valgt og projekteret af Energinet.

2:

Søparkens Grundejerforening: Der ligger et 10 kV kabel ca. 1 m under oversiden af den oprindelige støjvold, men 3 m under den forhøjede støjvold.

**Svar:**

Vejdirektoratet indhenter ledningsoplysninger i forbindelse med detailprojektering af projektet. Inden anlægsstart afholdes møder med de forskellige ledningsejere for at planlægge anlægsarbejdet.

3:

Der fremgår af Miljøkonsekvensvurderingen, at Vejdirektoratet overtager en privat parkeringsplads på Hvidkærvej ved erhvervsområdet vest for Assensvej. Denne skal omdannes til en offentlig samkørsels plads og forventes overdraget til Odense Kommune. Hvis Odense Kommune skal overtage denne plads, betyder det en merudgift i driftsbudgettet, hvilket der skal afsættes midler til. Odense Kommune vil beregne afledt drift når opgavens omfang er kendt, og der er modtaget en plan over det.

**Svar:**

Samkørselspladser der ligger langs med kommuneveje overdrages til de respektive kommuner. Vejdirektoratet anlægger pladsen ved Hvidkærvej ifm. Udvidelsesprojektet, og det er således Odense Kommune, der som driftsansvarlig efter overdragelse afholder samtlige udgifter til dette.

## Øvrige bemærkninger

### Resumé af indkomne forslag og synspunkter

Odense Kommune henleder opmærksomheden på, at nedsat hastighed på motorvejen også kan betragtes som et tiltag til at begrænse motorvejens klimapåvirkning, og derfor er nævnt som en mulighed i kommunens grønne mobilitetsplan

Muligheden for anlæggelse af nye rekreative stier langs støjskærm/regnvandsbassin bør indgå i projektet. En stiforbindelse (supercykelsti) langs skærmen vil kunne skabe en sikker stiforbindelse mellem Odense SV (Dyrup, Bellinge, Sanderum og den østlige del af Odense, herunder Det Nye OUH, SDU og formentlig kommende Novo Nordisk.

### Vejdirektoratets bemærkninger



Traditionelt har der været fokus på god fremkommelighed og høj rejsehastighed på motorvejsnettet i Danmark. En beslutning om reduceret hastighed på motorvejsnettet eller dele af motorvejsnettet af hensyn til klimamålsætninger, vil bero på en politisk beslutning på nationalt plan.

Det er tilstræbt at begrænse arealforbruget til udbygningsprojektet mindst muligt. Etablering af en sti langs med motorvejen og bag støjafskærmningen vil kræve yderligt areal, og dermed også mere ekspropriation af privat ejendom.

Samtidig skal bemærkes, at de meget høje støjskærme umiddelbar op af en stiforbindelse kan gøre det vanskeligt at opnå lyse og trygge forhold for trafikanterne på stien.