

Odense Kommune, Odense Slot, Nørregade 36-38, Postboks 730,
5000 Odense C

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal,
1577 København V



Klima- og Miljøforvaltningen

Natur og Miljø
Industri og Miljø

Odense Slot
Nørregade 36
5000 Odense C

www.odense.dk

Tlf. 23103541

E-mail
miljo@odense.dk

DATO
13. JUNI 2024

REF.
pama

JOURNAL NR.
09.40.15-P17-1-24

EKSPEDITIONSTIDER
Mandag-Torsdag 10.00-14.00
Fredag lukket

Udbygning af E20 syd om Odense

Odense Kommunes kommentarer til miljøkonsekvensvurdering

Vejdirektoratet har sendt en miljøkonsekvensrapport for udbygningen af E20 syd om Odense i høring i perioden fra den 12. april til den 15. juni 2024. Hermed fremsendes Odense Kommunes kommentarer til rapporten.

Indledningsvist skal Odense Kommune give udtryk for, at det findes meget positivt, at der endelig er udsigt til, at udbygningen af E20 syd om Odense etableres. Dette er meget vigtigt for trafikafviklingen, ikke bare i Odense Kommune, men også generelt.

Odense Kommune ser frem til et godt samarbejde med Vejdirektoratet om projektets gennemførelse.

Støj fra motorvejen

Odense Kommune finder det meget positivt at projektet omfattet af miljøkonsekvensvurderingen, indeholder volde og skærme til begrænsning af støjen fra motorvejen. Der er således tale om et stort fremskridt, ikke bare i forhold til den nuværende situation, men også i forhold til fremtiden.

Det fremgår dog også af miljøkonsekvensrapporten, at tiltagene ikke er tilstrækkelige til at sikre at miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje overholdes. Der vil stadig i 2040 være 3.047 boliger langs motorvejen der er støjbelastede, idet de udsættes for en støjbelastning, der overstiger

grænseværdien på 58 dB. Hertil kommer, at også kolonihaver, rekreative områder og andre støjfølsomme arealer og anvendelser stadig rammes af støj fra motorvejen.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten og af baggrundsnotatet om konsekvensanalyse af støjskærme, at flere undersøgte støjvolde og -skærme er fravalgt som støjbegrænsende tiltag, med henvisning til at Vejdirektoratet, uden angivelse af konkrete vurderingskriterier, finder at man ikke opnår tilstrækkelig støjbegrænsning ved tiltagene, i forhold til hvad de koster. Dette sker, selv om tiltagene kan begrænse antallet af støjramte boliger mv. Vejdirektoratet sætter dermed økonomiske hensyn over hensynet til at sikre en rimelige støjbeskyttelse af områderne langs motorvejen.

Problemet forværres ved, at Vejdirektoratet, for at finde besparelser i projektet, har fjernet støjskærme fra det projekt, der er vurderet i miljøkonsekvensrapporten, og dermed fjernet støjskærme som man oprindeligt har vurderet burde etableres.

Særlig skal Odense Kommune pege på, 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. Det bemærkes at Vejdirektoratet i andre tilfælde, f.eks. ved krydsningen af Susådalen ved Næstved, har opsat støjskærme på broen over ådalen, for bl.a. at beskytte rekreative områder mod støj. Dette bør også ske ved Odense Å.

Odense Kommune finder det ikke rimeligt, at man for at tilpasse projektets økonomi, foretager besparelser i forhold til støjbekæmpelse. Støj fra motorvejen er årsag til store gener for borgerne i Odense Kommune og forårsager også, jf. forskningen, mange helbredsproblemer og øget dødelighed. Motorvejsstøj vurderes desuden at være væsentlig mere generende end normal vejstøj, hvilket taler for at støjafskærmningen langs motorvejen yderligere bør forbedres, og ikke udsættes for besparelser af økonomiske grunde.

Det er Odense kommunes opfattelse, at eventuelle besparelser bør findes andre steder i projektet, eller projektet bør tildeles flere midler. E20 er en afgørende del af det statslige motorvejsnet i Danmark, og det må derfor være en statslig opgave at afsætte tilstrækkelige midler til projektet for udvidelse af motorvejen, inklusive en yderligere forbedret støjbekæmpelse. Det bemærkes i øvrigt, at udvidelsen af motorvejen jf. det fremsendte materiale, stadig må forventes at give et stort samfundsøkonomisk overskud, selvom der i projektet bruges væsentlig flere midler på støjbekæmpelse.

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 støjbeskyttelse kombineres med en forbedret projektøkonomi.

Odense Kommune kan desuden konstatere, at miljøkonsekvensrapporten ikke belyser mulighederne for at supplere støjdæmpende volde- og skærme med støjdæmpende asfalt og nedsat hastighed, ligesom der ikke ses på muligheden for at tilbyde tilskud til facadeisolering af boliger mod støj, hvor der ikke tilbydes støjdæmpende tiltag, selv om støjgrænserne er overskredet. Odense Kommune har tidligere, den 20. marts 2022 til Transportministeren samt den 25. marts til Vejdirektoratet og Transportudvalget, sendt en rapport udarbejdet af Rambøll omhandlende problemerne med motorvejsstøj i Odense Kommune, og mulighederne for at begrænse problemerne. Det fremgår af rapporten, at en løsning af støjproblemerne typisk vil kræve en tilgang, hvor alle støjdæmpende tiltag er i spil samtidig – dvs. ikke bare støjskærme og -volde, men også støjdæmpende asfalt, nedsat hastighed og tilskud til facadeisolering mod støj. Det er Odense Kommunes opfattelse, at Vejdirektoratet i det videre arbejde med motorvejsudvidelsen bør inddrage de ovennævnte andre muligheder for at begrænse motorvejsstøjen og indarbejde dem i projektet.

Odense Kommune skal i øvrigt henlede 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. Det bemærkes, at Vejdirektoratet i miljøkonsekvensrapporten selv anfører, at lokale hastighedsnedsættelser til 90 km/t kan være en mulighed på dele af motorvejsudvidelsen – ved Odense Å – som følge af manglende nødspor. Muligheden for nedsat hastighed er således ikke fremmed for Vejdirektoratet.

Som følge af, at problemerne med motorvejens støjbelastning ikke løses med udvidelse af projektet, skal Odense Kommune anmode om, at der afholdes et møde mellem Vejdirektoratet og kommunen, med henblik på at drøfte forudsætninger, løsninger samt valg- og fravalg i forbindelse med projektets fortsatte støjbelastning af omgivelserne.

Odense Kommune har for nuværende ikke konkrete planer for etablering af støjafskærmning langs kommunale veje i tilknytning til motorvejen, ud over det igangværende projekt ved Assensvej/Thujavej. Såfremt der vurderes at være fordele ved at koordinere Vejdirektoratets støjafskærmningsprojekter i forbindelse med motorvejsudvidelsen med støjdæmpning af tilknyttede kommunale veje, foreslås at der også afholdes møde mellem Vejdirektoratet og kommunen herom.

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.

Trafik

Odense Kommune har følgende kommentarer til miljøkonsekvensrapporten vedrørende trafik og forhold afledt heraf:

Tilslutningsanlæg 51 - besparelse

Vejdirektoratet har oplyst, at det har været nødvendigt at finde en besparelse i projektet for at kunne holde sig indenfor projektøkonomien. Derfor vil TSA 51 (den store fordelerring) ikke blive udvidet til 3 spor som beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen.

I miljøkonsekvensvurderingen beskrives, at "fordelerringen er trafikalt hårdt belastet, og der forekommer mange ulykker" og det nævnes også, at "de eksisterende kapacitetsproblemer i rundkørslen vil blive forstærket med betydelig øgede kødannelser og uacceptabel trafikafvikling på alle tilfarter".

Af materialet fremgår, at den eksisterende rundkørsel bevares med 2 spor og signalreguleres pga. besparelsen. Hvis der opstår kø på motorvejen, vil denne trafik blive prioriteret på bekostning af de kommunale veje.

Odense Kommune vurderer, at det vil få meget store trafikale konsekvenser for de kommunale veje, særligt i krydset Stenløsevej – Hjallesegade, som ligger meget tæt på fordelerringen. Krydset er et skolevejskryds til Dalumskolen. Derudover betjener krydset et meget stort antal busser som skal til og fra letbanens endestation i Hjallese, og som bliver påvirket af den utilfredsstillende afvikling i spidsbelastningerne.

Odense Kommune har fået oplyst, at udbygningen af TSA51 til 3 spor kan tilvælges af politikerne, men det kræver, at der findes ekstra midler til projektet. Odense Kommune vil på det kraftigste anbefale, at TSA 51 udvides til 3 spor, da det ellers har meget store konsekvenser for det kommunale vejnet i forhold til trafiksikkerhed og fremkommelighed. Odense Kommune mener ikke, at det er rimeligt, at projektets realisering skal have negative konsekvenser for det kommunale vejnet.

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.

Plangrundlag for trafikberegninger

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.

Anlægsperiode

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

Odense Kommune anbefaler, 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.

Tilslutningsanlæg 50

I miljøkonsekvensvurderingen står, at "TSA 50 har ingen rampekryds og dermed ingen kapacitetsproblemer". Selve TSA50 har, isoleret set, ikke kapacitetsproblemer, men i samspil med Odense Kommunes kryds ved Munkebjergvej – Drejebænken, kan der opstå problemer pga. tætheden mellem TSA50 og krydset.

Odense Kommune ombyggede i 2021 krydset ved Munkebjergvej – Drejbænken, så kapaciteten blev øget væsentligt. Odense Kommune har været i dialog med Vejdirektoratet om at ombygge TSA 50 til et signalreguleret doseringsanlæg for at afværge tilbagestuvningsproblematikken på motorvejen. Dette projekt er, Odense Kommune bekendt, i planlægningsfasen ved Vejdirektoratet og er en vigtig forudsætning ifm. motorvejsudvidelsen.

Samkørselsplads

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.

Vejteknik

Der står i Miljøkonsekvensvurderingen, at der af besparelseshensyn ikke etableres nødspor på den bynære strækning, da afstandene mellem tilslutningsanlæggene er ret korte, og bilister dermed har mulighed for at komme væk fra selve motorvejen, hvis deres køretøj havarerer.

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.

Adgang til arbejdsarealet og ejendomme

Det bemærkes, at der skal være adgang til arbejdsarealet og til ejendomme langs motorvejsudvidelsen. Odense Kommune forventer, at adgang til arbejdsarealet delvis vil foregå fra motorvejen og delvis fra kommuneveje. I de tilfælde hvor adgang til ejendomme langs motorvejsudvidelsen forhindres i anlægsperioden eller permanent, skal der findes alternativ vejadgang. Hvis der ikke findes løsninger, må Vejdirektoratet overtage de pågældende ejendomme.

Byrum og Landskab

Odense Kommune har følgende kommentarer til miljøkonsekvensrapporten vedrørende byrum og landskab:

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.

I dag oplever man Odense som en grøn by, når man kører gennem byen på E20. En robust og varierede skovpræget beplantning af store træer på skråninger og arealer langs E20, giver en meget flot og grøn oplevelse for bilisterne. Tilsvarende skærmer beplantningen for oplevelsen af E20, når man færdes langs E20 i Odense.

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.

Odense Kommune finder også, at støjskærme skal beplantes med robuste klatreplanter, der kan vokse helt op og dække de høje skærme.

Støjskærme mod Odense Ådal

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, jf. også afsnittet om støj fra motorvejen. Støjafskærmningen over Odense Ådal bør etableres som en transparent løsning, så bilister kan opfatte ådalen og så støjafskærmningen i mindst muligt omfang spærrer for oplevelsen af ådalen, når man færdes i ådalen.

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.

Jordforurening

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 vejmatiklen skal håndteres og reguleres som lettere forurenede jord. Derfor må jord fra vejmatiklen 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.

Regnvandshåndtering og regnvandsbassin

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.

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.

Odense Kommune skal i denne sammenhæng bemærke, at der bør findes en anden placering til bassinet, udenfor det påtænkte erhvervsområde.

Venlig hilsen

Christopher Mammen Rau
Kontorchef
Tlf. 30 12 07 24
E-mail chrra@odense.dk

Palle Anker Matzen
Civilingeniør
Tlf. 65 51 24 89
E-mail pama@odense.dk