

7019 Projektbeskrivelse

Ansøgning om tilladelse hos Trafikstyrelsen for ombygning af tilslutningsanlæg på E45 ved Randers – Projektbeskrivelse for ansøgning om 0+ alternativ omfattende ombygning af tilslutningsanlæg på E45 ved Randers.

Dato	7. juli 2022, Revideret
Sagsbehandler	Klaus Petersen / Lars Linneberg
Mail	kpet@vd.dk
Telefon	+45 7244 2497
Dokument	7019-VD-MILJ-MYNB-0005
Side	1/12

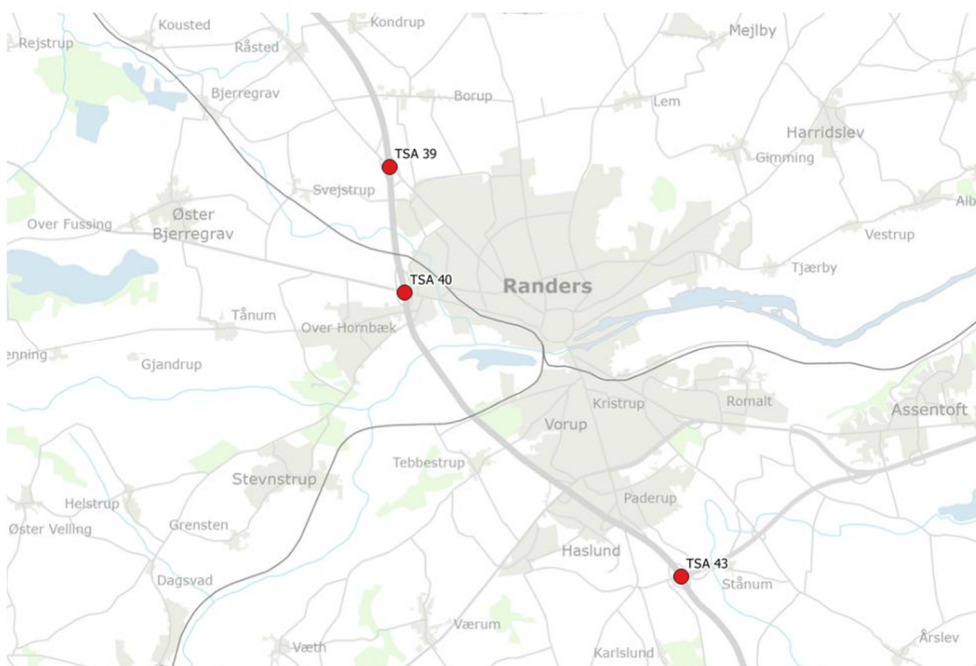


Indhold

1.	Indledning	3
2.	Beskrivelse af tilslutningsanlæg	5
	4.1 TSA 39.....	7
	4.1.1 <i>Resume af areal- og miljøforhold</i>	7
	5.1 TSA 40.....	8
	5.1.1 <i>Resume af areal- og miljøforhold</i>	8
	6.1 TSA 43.....	9
	6.1.1 <i>Resume af areal- og miljøforhold</i>	9
3.	Berørte matrikler	10
	7.1 TSA 39.....	10
	8.1 TSA 40.....	10
	9.1 TSA 43.....	11
4.	Referencer	11
5.	Bilag	12

1. Indledning

I forbindelse med den politiske aftale om "Infrastrukturplan 2035" der blev indgået juni 2021, er det besluttet at ombygge tilslutningsanlæggene Randers N, TSA 39, Randers C, TSA 40 og Sdr. Borup, TSA 43 på E45 ved Randers, jf. kort 1.



Kort 1 – Oversigt for tre tilslutningsanlæg (TSA) vist med rød prik omkring Randers på E45

Baggrunden for valg af denne løsning er, at der allerede i den nuværende situation opleves betydelig kø og trængselsproblemer i forbindelse med tilslutningsanlæggene ved Randers N og Randers C, hvilket er forhold som forventes forværret i fremtiden. Som en konsekvens af de kapacitetsmæssige udfordringer og tilbagestuvning i nødspor ved de to tilslutningsanlæg opstår der trafiksikkerhedsmæssige problemer på ramperne. Med baggrund i byudviklingen øst og vest for motorvejen forventes ligeledes kapacitetsmæssige problemer ved tilslutningsanlægget ved Sdr. Borup inden for en kort årrække.

Projektet indgik i VVM-undersøgelsen fra juni 2020 /1/ for en udbygning af E45 fra fire til seks spor på en 32 km lang strækning mellem Aarhus N og Randers N, hvor der blev undersøgt mindre tiltag til at fremme kapaciteten på strækningen og svarer til VVM undersøgelsens 0+ alternativ. Trafikken er i forbindelse med VVM-undersøgelsen fremskrevet til år 2030.

0+ Alternativ

Ombygningen af de tre tilslutningsanlæg er i VVM-undersøgelsen benævnt 0+ alternativ, mens den fulde udbygning mellem Aarhus N og Randers N er benævnt projektforslaget. Udbygningsløsningerne for tilslutningsanlæggene er ens for 0+ alternativet og projektforslaget (0+ er en del-mængde af projektforslaget = det fulde projekt). Da nærværende projekt er indsendt iht miljøvurderingsreglerne

(indbygget i vejloven, LOV nr 658 af 08/06/2016) omtales det konkrete indsendte projektmateriale som "0+-løsningen" – dette er ikke omfattet af anlægslov.

De tre tilslutningsanlæg ombygges svarende til projektforslaget for udbygning af motorvejen. Herved opnås den væsentlige fordel, at de vil være forberedt til en fremtidig udbygning af motorvejen fra 4 til 6 spor. Ombygningen af tilslutningsanlægget ved Randers C, TSA 40, indeholder ligeledes udvidelse af krydset ved mellem Viborgvej og Fladbrovej, se figur 2.

I forbindelse med ombygningerne er der behov for to nye overføringer, nedbrydning af en eksisterende cykelstutunnel, omlægning af eksisterende veje, ledninger samt udvidelse af eksisterende bassiner og nye bassiner. Herudover indgår samkørselspladser ved de tre tilslutningsanlæg. Der indgår ingen støjskærme i 0+ alternativet – Disse støjskærme er dog undtaget og behandles også særskilt i en fremtidig ansøgning.

VVM-undersøgelsen for udbygning af E45 mellem Aarhus N og Randers N har været gennemført sideløbende og med samme kommissorium, som for de to øvrige strækninger på E45 - det vil sige strækningen mellem Aarhus S - Aarhus samt Vejle-Skanderborg. Begge disse motorvejsstrækninger udbygges i henhold til projektforslaget fra fire til seks spor, er ligeledes indeholdt i "Infrastrukturplan 2035" og for disse er en anlægslov, som netop er vedtaget.

Da nærværende projekt ikke er omfattet af anlægsloven, er det vurderet at projektet falder under bilag 2 punkt 13 a) i vejloven (Lov nr. 1520 af 27.12.2014), hvormed projektet skal screenes for VVM-pligt (miljøvurdering), hvortil dette notat er udarbejdet.

Konsekvenserne for plan-, natur- og miljøforhold omkring de tre tilslutningsanlæg (TSA 39, TSA 40 og TSA 43) svarer til de konsekvenser, der er beskrevet for projektforslaget for de tre tilslutningsanlæg i VVM-undersøgelsen. For en lang række miljømærker gælder, at påvirkninger og afværgeforanstaltninger vil være de samme som for projektforslaget for den fulde udbygning af E45, men de vil være af væsentlig mindre omfang og forekomme lokalt omkring tilslutningsanlæggene. Dette gælder f.eks. for støj, afvanding og påvirkning af luftkvalitet. Justering af afvandingsbassiner og deres konkrete afvanding er dog præciseret i nærværende ansøgning om screening.

For de miljømærker, der påvirkes som følge af arealindgreb, er påvirkningen for 0+ alternativet den samme som for projektforslaget for den fulde udbygning af E45.

Links til baggrundsrapporter fra VVM-undersøgelsen for 'Udbygning af E45 Aarhus N – Randers N' ligger findes i afsnittet: Referencer.

Af miljøkonsekvensrapporten /1/ (https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2020-06/7010-Milj%C3%B8konsekvensrapport_Endelig_wcag) fremgår udbygningen af tilslutningsanlæggene som 0+ alternativet, som er beskrevet i rapportens:

- afsnit 2.17, side 29 – Ikke-teknisk resumé
- afsnit 6.1 – Projektbeskrivelse
- afsnit 24 – Miljøvurdering af 0+ alternativ
- afsnit 26.12 – Afværgeforanstaltninger
- kapitel 24 samler op på miljøvurderingen

Projektet med 0+ løsningen miljøvurderes samlet i rapportens kapitel 24.

Generelt er det vurderet, at 0+ alternativet ikke vil have konsekvenser i driftsfasen og minimale påvirkninger i anlægsfasen.

Nærværende notat er en kort sammenfatning af de dele fra den gennemførte VVM-undersøgelse fra juni 2020, som er vurderet alene at vedrøre dette konkret projekt med 0+. Præciserende beskrivelser ift afvanding og bassinjusteringer, herunder forhold til vandområdeplaner, er suppleret i *Bilag I – 7019 0+ Supplement, Vejdirektoratet 7. juli 2022*.

2. Beskrivelse af tilslutningsanlæg

Et 0+alternativ defineres som mindre tiltag der er kapacitetsfremmende for trafikken og som vil kunne løse nogle af de trafikale udfordringer på strækningen, forventeligt dog i mindre omfang end en fuld udbygning til motorvej med 3 spor i hver retning inkl. fuldt nødspor.

0+ alternativet for udbygning af motorvejen omfatter forbedringer af tre tilslutningsanlæg (TSA) på strækningen, jf. kort 1. De tilslutningsanlæg, der udbygges er:

- TSA 39 - Randers N, inkl. ny samkørselsplads (*Hobrovej*)
- TSA 40 - Randers C (*Ny Viborgvej st. 113.000*)
- TSA 43 - Sdr. Borup inkl. ny samkørselsplads (*Tulipvej/Ringvej syd*)

I forbindelse med ombygning af de nævnte tilslutningsanlæg indgår to nye broer; dels ved TSA 40 (ny stibro) og dels ved TSA 43 (ny parallel vejbro). Broerne forberedes for en senere udbygning af motorvejen.

Behov for anlæg

Ved TSA 39 og TSA 40 kan der i dag observeres problemer med trafikafviklingen, mens trafikberegningerne viser, at der ved TSA 43 vil være kapacitetsproblemer i nær fremtid. Endvidere er anlæggene en væsentlig forberedelse og delforudsætning for en eventuel udvidelse af E45 strækningen. Borgere såvel som kommunen har indgivet hørings svar i plan- og miljøvurderingsprocessen der beskriver det øgede behov for tiltag.

Miljøvurdering for de tre anlæg

Konsekvenserne for plan-, natur- og miljøforholdene omkring de respektive tilslutningsanlæg svarer stort set til de konsekvenser, der er beskrevet for projektforslaget for de tre tilslutningsanlæg. For en lang række miljømner gælder, at påvirkninger og afværgeforanstaltninger vil være af samme karakter som for projektforslaget, men de vil være af mindre omfang og forekomme lokalt omkring tilslutningsanlæggene. Dette gælder f.eks. for støj, afvanding og påvirkning af luftkvalitet. For de miljømner, der påvirkes som følge af arealindgreb, er påvirkningen for 0+ alternativet den samme som for projektforslaget. Jf. kap 2. "Ikke-teknisk resumé" samt kap. 24 i /1/.

Afvanding og grundvand

Hensynet til grundvandsbeskyttelse og til målsatte vandløb/åer ved udledning er væsentlige. Derfor etableres alle TSA'er som følger: Som udgangspunkt etableres der grøfter og trug for afvanding. Hvor

motorvejen og tilslutningsanlæg ligger indenfor OSD områder og/eller indvindingsoplande etableres der kantopsamling til opsamling af vejvandet, mens rabat og skråningsvand opsamles i trug.

Alle regnvandsbassiner etableres med dykket udløb og afspærringsmulighed, så evt. olie-/kemikalie-spild på vejen vil kunne tilbageholdes i bassinerne inden udløb til recipient. Regnvandsbassiner indenfor OSD-områder og indvindingsoplande skal etableres med tæt bund og som vådt bassin. Dvs der sker ikke nedsvivning. Der tages således konservativt hensyn til eventuelt udpegede særlig følsomme områder indenfor OSD og/eller indvindingsopland på strækningen. Udledning til nærmeste recipient sker med et droslet afløb. Overløbsvand fra bassinerne løber til områder, hvor det ikke udgør en skade for vejen og omgivelserne i øvrigt.

Der etableres som udgangspunkt kun tætte bassiner. I OSD-områder etableres membran, der typisk udgøres af en 0,5 m tyk lermembran (fx bentonit). Uden for OSD-områder sikres det, at der kan oprettholdes et permanent vandspejl. I områder, hvor grundvandsspejlet ligger højt, må der generelt forventes, at grundvandets bevægelse i bassiner sker i opadgående retning som minimerer risikoen for forurening af grundvandet. Jf. kap 19, kap. 20 og kap. 24 i /1/.

Støj

Støj og vibrationer er behandlet i kap. 11 /1/ med den fulde udbygning. Nærværende 0+ løsning er kun en mindre delmængde af den fulde udbygning og anlægsperioden er kun op til 2 år – mod den fulde udbygning på 4-5 år. Anlægsstøj mv er således væsentlig mindre i 0+.

Randers Kommune har ikke en lokal forskrift der regulerer støj og vibrationer ved bygge- og anlægsarbejder. Senest 14 dage inden det støjende arbejde skal finde sted, skal der indsendes en anmeldelse til Randers Kommune, som blandt andet beskriver eventuelle foranstaltninger for at begrænse støjgener. I miljøkonsekvensrapporten er det belyst, at støj i forbindelse med anlægs- og driftsfaserne for tilslutningsanlæggene vil kunne overholde værdierne i henhold til den gældende støjvejledning fra Miljøstyrelsen. Eventuelle opståede behov for afvigelser herfra håndteres med Randers kommune.

Jord

Forurenede jord håndteres, så det ikke kommer i kontakt med mennesker, eller kan forårsage forurening af anden jord, overfladevand eller grundvand. Kommune såvel som regionen inddrages behov iht tilladelser og eventuelle opståede behov i anlægsfasen.

Som udgangspunkt håndteres rabatjord og fyldjord ved genbrug i de nye rabatter, dæmninger, ramper og støjvolde. Forureningskomponenter i rabatjorden er generelt immobile i jord, og ved korrekt indbygning er en støjvold en effektiv metode til at forhindre spredning af forurenede jord eller stoffer, og samtidig nyttiggøre jorden.

Når gravearbejder påbegyndes, opgraves først kendte forureninger. Disse analyseres for deres forureningsgrad, hvorefter de enten nyttiggøres i projektet eller køres til et godkendt modtageanlæg, som kan rense eller bortskaffe jorden ansvarligt.

I de følgende afsnit er det beskrevet, hvilke miljø- og planemner, der påvirkes af arealindgreb for hvert tilslutningsanlæg. 0+ alternativet forudsættes tilslutningsanlæggene ombygget svarende til projektforslaget. Jf. kap. 21 i /1/.

4.1 TSA 39



Figur 1 Projektet ved TSA 39. Se også særskilt kortbilag.

4.1.1 Resume af areal- og miljøforhold

Arealer for anlægget

Der etableres regnvandsbassiner indenfor de med turkis-markerede områder.

Ved TSA 39 inddrages areal inden for kommuneplanramme 1.06.L.3, der er udlagt til landområde. Tilslutningsanlægget ligger inden for OSD (Område med Særlige Drikkevandsinteresser) og indenfor NFI (Nitratfølsomt indvindingsområde) og IO (Indsatsområde).

Påvirkning

Eksisterende regnvandsbassin nord for Hobrovej skal oprenses og udvides. I forbindelse med VVM-undersøgelsen blev følgende vurderet for bassinet: Ingen padder, meget eutrofieret og slamfyldt. Ikke

relevant for bilag IV-padder. Den 12. maj 2022 har Randers Kommune besøgt bassinet: <https://naturereport.miljoportal.dk/927178> og registreret bassinet som § 3-beskyttet.

5.1 TSA 40



Figur 2 Projektet ved TSA 40. Se også særskilt kortbilag.

5.1.1 Resume af areal- og miljøforhold

Arealer for anlægget

Ved TSA 40 inddrages areal inden for kommuneplanramme 1.05.L2, 1.05.L3 og 4.00.L.1, der er udlagt til landområde samt inden for kommuneplanramme 1.05.B6, 1.05.B.2 og 1.05.B.4, der er udlagt til boliger. Der inddrages også areal inden for kommuneplanramme 1.05.E.2, der er udlagt til erhvervsområde, og 1-05.T.1, der er udlagt til tekniske anlæg og trafik anlæg.

Der inddrages også areal fra tre lokalplaner, lokalplan 168 med boligformål samt lokalplan 622 og 518, der har erhvervsformål.

Den rekreative rute for biler, Margueritruen berøres af ombygning af tilslutningsanlægget ved Gl. Viborgvej. Der inddrages også areal fra to skove, som er et beplantningsbælte langs motorvejen v. Helsted og en lille skov ml. Gl. Viborgvej og Fladbrovej.

Påvirkning

Udbygning af tilslutningsanlægget ved Randers C ligger i nærheden af den yderste del af et jorddige midlertidig vest for motorvejen og nord for Viborgvej – diget berøres ikke.

Området ved TSA 40 er område med drikkevandsinteresser (OD), og en del af området nær motorvejen er områdeklassificeret. Endelig berøres to forureningskortlagte arealer, hvor en del af Gl. Viborgvej er V2 -kortlagt (731-00256), og en lokalitet nord for Viborgvej er V1-kortlagt (731-00240).

Lokaliteterne (og vejjord generelt) håndteres efter jordforureningsloven og kommunens anvisninger såfremt der skal flyttes eller bortskaffes forurenede jord.

6.1 TSA 43



Figur 3 Projektet ved TSA 43. Se også særskilt kortbilag.

6.1.1 Resume af areal- og miljøforhold

Arealer for anlægget

Ved TSA 43 krydses motorvejen af et tracé for en planlagt letbane, og der inddrages areal inden for 4 kommuneplanrammer og to lokalplaner. Kommuneplanrammerne er 1.10.R.2 for rekreativt grønt område og 1.09.R.6 rekreativt område samt 1.10.E.8 og 1.10.E.1, som er erhvervsområde.

Lokalplanerne er 357-R, 329-R og 250-R, begge for erhvervsområder. Letbaneprojektets gennemførelse er uafklaret og en evt. anlægsfase er derfor ikke fastlagt.

Der er en regional cykelrute (R18 Randers – Aarhus) ad Tulipvej og Gl. Århusvej, og cykelstier ad Tulipvej, over motorvej og i rundkørslen øst for motorvejen.

Påvirkninger

Der nævnes påvirkning af jorddiger i VVM'en omkring dette anlæg, men de ligger længere sydpå og bliver ikke påvirket.

Tilslutningsanlægget ligger inden for område med drikkevandsinteresser (OD), og en del af området vest for motorvejen er områdeklassificeret.

Området ved TSA 43 er beliggende i områder med drikkevandsinteresser (OD) samt indenfor indvindingsopland udenfor OSD, og området indenfor vejmatrিকlerne er som udgangspunkt let forurenet. Der er ikke registreret jordforureningskortlagte arealer. Vejjord generelt håndteres efter jordforureningsloven og kommunens anvisninger såfremt der skal flyttes eller bortskaffes forurenet jord.

3. Berørte matrিকler

Nedenstående matrikellister er medtaget i det omfang Vejdirektoratet forventer at disse ejendomme vil blive berørt direkte ved arealindgreb – dvs. midlertidigt og/eller eventuelt permanent ved hhv. inddragelse af arbejdsarealer kortvarige perioder, materiel opbevaring mv – samt ved etablering af blivende nye vejarealer, justeringer af bassiner, nye cykelstier mv. Vejdirektoratet forventer at der afholdes besigtigelse i foråret 2023 og at der eksproprieres inden udgangen af 2023, ekspropriation sker efter reglerne i vejloven.

Det er vurderingsmyndigheden som beslutter i høringen, hvilke lodsejere, borgere mv som kan have en væsentlig interesse i sagen / bliver berørt af den nærværende 0+projekt.

7.1 TSA 39

Matr. 8a Helsted By, Borup
Matr. 9a Helsted By, Borup
Matr. 8k og 8e Helsted By, Borup
Matr. 10a Helsted By, Borup
Matr. 5a og 5l Helsted By, Borup
Matr. 5h Helsted By, Borup
Matr. 5f Helsted By, Borup

8.1 TSA 40

Matr. 3a og 3n Neder Hornbæk By, Hornbæk
Matr. 25a og 25c Over Hornbæk By, Hornbæk
Matr. 53b Over Hornbæk By, Hornbæk
Matr. 3k og 4ah Neder Hornbæk By, Hornbæk
Matr. 3r Neder Hornbæk By, Hornbæk
Matr. 3l Neder Hornbæk By, Hornbæk

Matr. 4r Neder Hornbæk By, Hornbæk
Matr. 4ak Neder Hornbæk By, Hornbæk
Matr. 6fy Neder Hornbæk By, Hornbæk
Matr. 6bk Neder Hornbæk By, Hornbæk
Matr. 58 Neder Hornbæk By, Hornbæk
Matr. 6at Neder Hornbæk By, Hornbæk
Matr. 6au Neder Hornbæk By, Hornbæk
Matr. 6s Neder Hornbæk By, Hornbæk
Matr. 4ad Neder Hornbæk By, Hornbæk

9.1 TSA 43

Matr. 10r og 4c Sdr. Borup By, Haslund
Matr. 2af Munkrup By, Kristrup
Matr. 11b Munkdrup By, Kristrup
Matr. 11c Munkdrup By, Kristrup
Matr. 11a Munkdrup By, Kristrup
Matr. 2ae Munkdrup By, Kristrup
Matr. 1i, 1k, 1m, 1n og 1o Munkdrup By, Kristrup
Matr. 3n, 3ca og 3cb Munkdrup By, Kristrup
Matr. 9a Sdr. Borup By, Haslund
Matr. 10h Sdr. Borup By, Haslund
Matr. 4e Sdr. Borup By, Haslund
Matr. 4d Sdr. Borup By, Haslund
Matr. 10l Sdr. Borup By, Haslund

4. Referencer

1. Miljøkonsekvensrapport VVM-undersøgelse for udbygning af E45 mellem Aarhus N og Randers N, NIRAS for Vejdirektoratet 2020.
2. VVM E45 Aarhus N-Randers N - Tillæg til Miljøkonsekvensrapport, NIRAS for Vejdirektoratet 2020.

VVM-redegørelse og baggrundsrapporter:

<https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/udbygning-af-e45-aarhus-n-randers-n/baggrund/baggrundsrapporter>

Hjemmeside for det pågældende projekt:

<https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/e45-ombygning-af-tilslutningsanlaeg-ved-randers>

5. Bilag

Bilag I – 7019 0+ Supplement, Vejdirektoratet 7. juli 2022.