

Vejdirektoratet  
Carsten Niebuhrs Gade 43, 5  
1577 København V  
Att. Kasper Anias Møller

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
info@tbst.dk  
www.tbst.dk

Dato 04-10-2019  
Sagsnr.: TS21301-00010

### **Afgørelse om at ændringer i udbygning af Den Fynske Motorvej E20 mellem Gribsvad og Nr. Aaby ikke er VVM-pligtige**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 4. juli 2019 modtaget ansøgning med bilag fra Vejdirektoratet om tilladelse til ændring i forhold til anlægsloven af udbygningen af den Fynske Motorvej E20 mellem Gribsvad og Nr. Aaby. Ansøgningen er 15. juli 2019 suppleret med en række visualiseringer af projektændringen.

Projektet er vedtaget ved Lov nr. 524 af 26/05/2010 Lov om udbygning af Fynske Motorvej mellem Odense Vest og Middelfart. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er myndighed for behandling af sager omvurdering af virkning på miljøet i forbindelse statslige vejprojekter, jf. kapitel 2a, i Lov om offentlige veje nr. 1520 af 27/12/2014 med senere ændringer. Der er udarbejdet en miljøkonsekvensvurdering for projektet i 2008.

Styrelsen skal således afgøre, om der skal foretages yderligere miljøkonsekvensvurderinger i forhold til de ændringer, der er foretaget i projektet.

#### **Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse**

Styrelsen meddeler hermed, at der ikke kræves administrativ tilladelse til projektændringerne fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. § 17a stk. 3 i Lov om offentlige veje.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har således efter en screening af sagen afgjort, at projektændringerne ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering (VVM) og dermed ikke er VVM-pligtige.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har endvidere afgjort, at det ansøgte ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder væsentligt.

Styrelsen vurderer således, at projektet ikke kræver en konsekvensvurdering af Natura 2000-områder.

Dog skal nedenstående bemærkninger fra Miljøstyrelsen iagttages i det videre arbejde.

### **Begrundelse for afgørelsen**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ved afgørelse af, at projektændringerne ikke er VVM-pligtige lagt vægt på, at der er tale om relativt små justeringer i forhold til det oprindelige projekt.

Justeringerne vil ikke give ekstra miljøpåvirkning i forhold til det allerede tilladte. Styrelsen finder således, at tilpasningen af projektet som ansøgt vil mindske det samlede projekts miljøpåvirkning i forhold til det oprindeligt godkendte.

I afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i forhold til Natura 2000-områder er der lagt vægt på, at projektet ikke medfører ændringer i forhold til det, der allerede er vurderet i VVM-redegørelsen.

### **Sagsfremstilling**

Folketinget har i 2010 vedtaget en anlægslov for udvidelse af Den Fynske Motorvej. Der er i den forbindelse i 2008 udarbejdet en VVM-redegørelse for udbygningen. I forbindelse med detailplanlægningen er der imidlertid opstået behov og muligheder for at lave mindre justeringer i projektet.

Ud over VVM-redegørelsen fra 2008 og anlægsloven fra 2010, er der udarbejdet en VVM-redegørelse for en ny jernbane over Vestfyn. De fem partier bag Togfonden offentliggjorde i september 2017, en aftale, hvor der bl.a. blev besluttet, at den nye jernbane over Vestfyn skal anlægges i den nordlige linjeføring.

I forbindelse med arbejdet med VVM-redegørelsen for den nye jernbane over Vestfyn blev der foretaget nye miljøkortlægninger i en bred korridor omkring de tre behandlede linjeføringer. Denne korridor omfattede også Den Fynske Motorvej og områderne omkring denne, og denne miljøkortlægning danner derfor også grundlag for Vejdirektoratets detailprojektering af udbygningen af Den Fynske Motorvej.

Ændringer som følge af forventningen om en fremtidig ny jernbaneforbindelse over Vestfyn, som ikke er behandlet i VVM-redegørelsen fra 2008 eller i VVM-redegørelsen for den nye jernbane fra 2016, og som må forventes at kunne have en indvirkning af miljøet er en del af denne afgørelse.

I forhold til disse to vedtagne projekter er der tale om:

- Forlængelse af støjskærmen ved Gribsvad mod vest til ca. 200 m øst for Middelfartvej. Skærmen forlænges fra 570 m til 765 m. Samtidig forhøjes skærmen fra 3 til 5 m.
- Forlængelse af støjskærmen ved Gremmeløkkevej fra 340 m til ca. 900 m. Samtidig forhøjes skærmen fra 3 til 5 m.
- Ved Indslev Syd anlægges ca. 330 m støjskærme i 5 m's højde, suppleret med anlæg af 650 m støjvolde af jordoverskud fra anlægsprojektet.
- Ved Nr. Aaby (nord for motorvejen) forlænges skærmen fra 1740 m til ca. 2.200 m. Skærmen forhøjes fra 3 til 5 m.
- Ved Assensvej forlænges støjskærmen fra 260 til 500 m. Skærmen forhøjes fra 3 til 5 m.
- Alle regnvandsbassiner anlægges syd for motorvejen.
- Vejens tværprofil reduceres fra 38,5 til 35 m.
- Der anvendes støjreducerende asfalttype samt
- Tilslutningsanlæg udføres som rampeanlæg med lyskryds mod oprindelig planlagt som rundkørsler.

Støjvolden ved Indslev var oprindelig ansøgt med en længde på 800 m. Længden er efterfølgende reduceret med 150 m., da der ikke var nogen støjreduktionsmæssig begrundelse for længden på 800 m.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Naturstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Energistyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Dansk Ornitologisk Forening, Fritidshusejernes Landsforening, Landbrugsstyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Energinet, Assens Kommune, Middelfart Kommune og Odense Museum.

*Miljøstyrelsen bemærker, at såfremt det ikke tidligere er undersøgt, hvorvidt de træer, der skal fældes huser flagermus eller bidrager til opretholdelse af områdets økologiske funktionalitet for disse, eller andre bilag IV-arter, skal dette undersøges nærmere og en evt. påvirkning skal afværges, fx i form af fældning af træerne på tidspunkter af året, hvor arterne er mindst sårbare og genanvendelse af potentielle levesteder i træerne således, at disse ikke fjernes ud af området og vil kunne bidrage til opretholdelse af den økologiske funktionalitet frem til de nye plantede træer egner sig som levested.*

*Såfremt padder kan påvirkes af evt. gravearbejde i forbindelse med etablering af støjskærme, skal påvirkningen afværges, fx ved hjælp af paddehegn.*

*Generelt skal det vurderes, på lige fod med de eksisterende og allerede vurderede dele af projektet, hvorvidt projektændringen kan påvirke arter eller beskyttede naturtyper. Det bemærkes, at der ikke er Natura 2000-områder i nærheden af området, hvor projektændringen finder sted.*

### **Offentliggørelse**

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i henhold til § 8 i Bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter.

### **Lovgrundlag**

Afgørelsen er truffet efter Kapitel 2a, § 17a i Lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje mv. jernbaneloven (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter), som ændret ved Lov nr. 658 af 8. juni 2016, samt den tilhørende bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017.

### **Klagevejledning**

Afgørelser truffet i henhold til Bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jævnfør bekendtgørelsens § 11.

Med venlig hilsen

Gert Agger  
Specialkonsulent, VVM

Kopi til ovenstående høringsparter