

Udskrift af beslutningsprotokollen

Mødet den 14.12.2009

**Punkt 25.**

**Nye Vejanlæg i Aalborg Syd.**

2009-29737.

**Teknik- og Miljøudvalget indstiller**, at byrådet godkender Teknik- og Miljøforvaltningens indstilling til behandling af de 90 indsigelser og forslag til Kommuneplantillæg H.012 med tilhørende VVM-redegørelse og Miljøvurdering, der fremgår af sagsbeskrivelsen og bilag 1 og 2, og herunder godkender:

- Kommuneplantillæg H.012 (bilag 3),
- Forslag til svar på indsigelserne, som angivet i sagsbeskrivelsen (bilag 1 og 2),
- Sammenfattende Miljøredegørelse (bilag 4),
- Vejforbindelse mellem motorvej E45 og City Syd - Motorvejsindføring og Ny Dallvej - reservation af begge forslag,
- Ny østligere linjeføring af forbindelse mellem rampekryds ('Mariendals Mølle' indføringen) og Indkildevej,
- Vejforbindelse mellem Visse og Gug som 4-benet signalreguleret kryds med Vissevej forlagt øst for Vedbæk (der igangsættes planlægning for det nordlige ben som busvej).
- en skæring mellem stamspor og Egnspanvej ude af niveau ved at føre stamsporet delvist under Egnspanvej sænket på en strækning på ca. 575 meter.

Tommy Eggers bemærker, at han ønsker ændringsforslaget fra Visse Borgerforening imødekommet.

**Magistraten anbefaler** indstillingen.

Henrik Thomsen kan **ikke anbefale** motorvejsindføringen syd for Dall.

**Sagsbeskrivelse**

Den generelle vækst i trafikken, og den bymæssige udvikling i Aalborg, skaber problemer flere steder på vejnettet.

I Aalborg Øst vil den fortsatte byudvikling i Universitetsområdet efterhånden medføre problemer i krydsene på Universitetsboulevarden, ved Indkildevej støver trafikken tilbage mod motorvejen, og gennem Skalborg er der dagligt kødannelser.

Problemerne nødvendiggør en udbygning af vejnettet, og byrådet har derfor i 2008 igangsat planlægningen af en ny sammenhængende tværforbindelse i det sydlige Aalborg, som sammenbinder Hadsund Landevej ved Universitetsområdet i øst med Hobrovej ved City Syd i vest.

## Udskrift af beslutningsprotokollen

Mødet den 14.12.2009

Egnsplanvej er den østlige strækning, som afsluttes i et ombygget tilslutningsanlæg 'Mariendals Mølle' på E45. Ny Dallvej er den vestlige strækning, som skaber forbindelsen fra det nye tilslutningsanlæg ved E45 til City Syd.

Forud for etablering af vejanlæg skal der foretages en vurdering af, om projekterne kan have en væsentlig indvirkning på miljøet. Er dette tilfældet, skal der i tilknytning til projektet udarbejdes et kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse og miljøvurdering.

Aalborg Kommune har besluttet, at der skal udarbejdes kommuneplantillæg med tilhørende VVM redegørelse og miljøvurdering for de nye vejanlæg. Begrundelsen er, at vejanlæggene berører motorvej E45, at de berører beskyttet natur, og at de samtidig vil have en væsentlig trafikal betydning med heraf følgende miljømæssige konsekvenser.

I maj 2008 fik Aalborg Kommune svar fra daværende transportminister Carina Christensen vedrørende VVM-undersøgelsen for vejanlæg i Aalborg Syd. Ministeren svarede, at VVM-undersøgelsen er en lokal opgave, og hun gav tilsagn om, at Vejdirektoratet vil deltage i arbejdet som observatør. Desuden tillod ministeren, at Aalborg Kommune gennemfører VVM-undersøgelsen, idet det blev forudsat, at der ikke er statslig medfinansiering af undersøgelsen. I normalsituationen ville det ifølge planloven have været Miljøcentret i Århus, der skulle have stået for VVM-redegørelsen på statsvejene.

Planlægningen gennemføres med grundlag i planloven. Det er lovgivningsmæssigt fastlagt, at der i tilknytning til planlægningen skal gennemføres miljøvurderinger. Lovgrundlaget er følgende:

- *Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer (MV) - LBK nr. 1398 af 22/10/2007 med senere ændringer.*
- *Bekendtgørelse af lov om planlægning - LBK nr. 1027 af 20/10/2008 med senere ændringer.*
- *Bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) - BEK nr. 1335 af 06/12/2006 med senere ændringer.*

I møde den 4. september 2008 behandlede Teknik- og Miljøudvalget materialet til fordebatfasen med henblik på at indkalde forslag og idéer til planlægningsarbejdet.

Som grundlag for fordebatten blev udarbejdet en folder, der blev annonceret og fremlagt på biblioteker, i servicebutikken og på kommunens hjemmeside. På borgermødet om IKEA i Skalborggårdhallen den 2. oktober 2008 blev debatfolderen ligeledes præsenteret.

Fordebatten løb i perioden 24. september – 3. november 2008. I debatperioden blev der modtaget 20 skriftlige indlæg, som Teknik- og Miljøudvalget behandlede på mødet den 18. december 2008.

Med udgangspunkt i indlæggene fra fordebatperioden blev der udarbejdet materiale til offentlig fremlæggelse. Kommuneplantillægget, som fastlægger retningslinjer for de nye vejanlæg, og den

## Udskrift af beslutningsprotokollen

Mødet den 14.12.2009

tilhørende VVM-redegørelse med miljørapport, udgør det planlægningsmæssige grundlag for de nye vejanlæg. Materialet behandler:

- Lovgrundlaget.
- Teknisk beskrivelse af vejanlæggene.
- Trafikale forhold.
- Landskabskarakteranalyse.
- Natur.
- Kultur og fritid.
- Trafikkens miljøkonsekvenser.
- Affald, jord og råstoffer.
- Grundvand og overfladevand.
- Økonomi.
- Afværgeforanstaltninger og overvågning.

I fordebatten fremkom forslag om en sydligere indføring til City Syd. Da forslaget kunne være et alternativ til Ny Dallvej blev dette vurderet nærmere – herunder trafikmodelmæssigt og ved feltundersøgelser. Trafikalt viste forslaget sig at kunne tiltrække så megen trafik, at det foreslåede to-sporede vejforløb ikke ville være tilstrækkeligt. Samtidig ville den foreslåede placering af anlægget gennemskære et værdifuldt naturområde – et rigkær med purpur gøgeurt. Aalborg Kommune har på den baggrund fravalgt løsningen, og i stedet analyseret og medtaget en motorvejsindføring i Vestforbindelsens tracé ved Dall med nordvendte ramper, som et alternativ til Ny Dallvej. Denne løsning blev vurderet som samfundsøkonomisk forsvarlig, da motorvejsindføringen vil udgøre den eneste forbindelse til City Syd.

Fordebatten har således resulteret i, at VVM-redegørelse og Miljøvurderingen omfatter to alternativer:

- Egnspanvej + nyt tilslutningsanlæg til E45 + Ny Dallvej
- Egnspanvej + nyt tilslutningsanlæg til E45 + motorvejsindføring syd for Dall.

Tilslutningsanlægget til E45 belyses i 2 varianter:

- som i dag, men med et øget antal kørespor,
- et lokalvejssystem, uden på motorvejen.

Teknik- og Miljøudvalget behandlede i møde den 11. juni 2009 materiale til offentlighedsfasen med efterfølgende behandling i byrådet den 15. juni 2009.

Kommuneplantillægget og den tilhørende VVM-redegørelse med miljørapport blev sendt i offentlighedsfase i perioden 1. juli - 14. september 2009.

Der blev afholdt borgermøde tirsdag den 25. august 2009, kl. 19 i Gug Hallen.

## Udskrift af beslutningsprotokollen

Mødet den 14.12.2009

I debatperioden blev der modtaget 90 skriftlige indlæg. Forslag til behandlingen af disse indlæg er angivet nedenstående.

VVM-arbejdet er gennemført af en projektgruppe med deltagelse af Rambøll, COWI, Arkitektfirmaet C. F. Møller og teknikere fra Teknik- & Miljøforvaltningen. Vejdirektoratet og Statens Miljøcenter i Århus har haft observatørstatus.

### **Offentlighedsfasen**

Mange af indsigelserne fra offentlighedsfasen omhandler de samme emner, f.eks. støj ved Dall Villaby. På den baggrund er det valgt at skrive forslag til svar på de enkelte indsigelser i vedhæftede bilag 2, og samtidig fremhæve nogle fokusemner til politisk behandling nedenstående. Med denne politiske behandling tages der således både stilling til forslag til svar på indsigelserne i vedhæftede bilag 2, og samtidig behandles fokusemnerne angivet nedenstående.

#### Veje fra motorvej E45 til City Syd – 2 alternativer

Som beskrevet tidligere resulterede fordebatten i, at VVM-redegørelse og miljøvurderingen omfattede to alternativer:

- Egnsplanvej + nyt tilslutningsanlæg til E45 + Ny Dallvej
- Egnsplanvej + nyt tilslutningsanlæg til E45 + motorvejsindføring syd for Dall.

Tilslutningsanlægget til E45 belyses i 2 varianter:

- som i dag, men med et øget antal kørespor,
- et lokalvejssystem, uden på motorvejen.

Motorvejsindføringen til City Syd er tidligere vurderet som en del af en Vestforbindelse. I forhold til projektet for Vestforbindelsen er motorvejsindføringen justeret på en række punkter:

- Tilføjelse af nordvendte ramper
- Forlægning af Dallvej langs østramper
- Længere broanlæg over E45 ved Dall Møllevej
- Brede underføring under E45 ved motorvejsindføringen.

Motorvejsstrækningen og motorvejsbroerne over jernbanen og Hobrovej etableres ikke som en del af projektet. I stedet samles trafikken på det anlæg, som med Vestforbindelsen vil være frafarten til Hobrovej.

Det er undersøgt, om motorvejsforbindelsen kan lægges i tunnel. En tunnelløsning er ikke økonomisk rentabel, hvorfor der ikke arbejdes videre hermed.

Vejdirektoratet færdiggør i 2010-2011 VVM for 3. Limfjordsforbindelse.

Der er i offentlighedsfasen stillet spørgsmål ved udformningen af Ny Dallvej og tilslutningerne til denne. Krydset Ny Dallvej-Dallvej signalreguleres. Krydset Ny Dallvej-Hobrovej-Nibevej bibeholdes

## Udskrift af beslutningsprotokollen

Mødet den 14.12.2009

som 2 signalregulerede kryds. Der er lavet Vissim-beregning heraf, som viser, at trafikken kan afvikles i de 2 kryds. Der kan dog ske ændringer, hvis trafikfordeling eller trafiksikkerhed kræver det.

I rampekrydsene ved E45 må der ved en fortsat trafikvækst som hidtil, forventes at opstå afviklingsproblemer i spidskvarteret omkring år 2025. Ændringer i trafikvæksten eller spidskvarterets andel af døgntrafikken - f.eks. som følge af, at trafikanterne søger at undgå kødannelser - kan dog ændre dette. Med den "kompakte" løsning med Ny Dallvej må der påregnes tidligere at opstå afviklingsproblemer i flettezonerne i tilslutningsanlægget - end ved løsningen med en motorvejsindføring, som følge af koncentreringen af trafik og den kortere afstand mellem ind- og udfletninger i denne løsning.

### Skæring mellem stamspor og Egnspanvej

I fordebatfasen og offentlighedsfasen fremkom forslag om ikke at føre Egnspanvej over havnesporet til Østhavnen på en bro, som beskrevet i materialet fra offentlighedsfasen, men i stedet lade vejen skære havnesporet i niveau. En krydsning ude af niveau vil tilgodese udviklingen af banetrafik til Aalborg Havn og være i tråd med de allerede investerede midler i stamsporet. Hertil kommer, at ambulancekørsel til nyt sygehus i Aalborg Øst ikke påvirkes af en krydsning ude af niveau. Der er afholdt møde med Aalborg Havn, som ikke kan acceptere en løsning med skæring i niveau. Mulighederne for skæring mellem stamsporet og Egnspanvej er på den baggrund undersøgt nærmere.

### *Sænkning af stamsporet*

Hvis der vælges en sænkning af stamsporet, kan sænkningen ske over en strækning på ca. 850 m - ca. 480 m mod vest og ca. 370 m mod øst. Det må forventes, at der ved sænkningen af banen kommer konflikt med grundvandet, og derfor skal der træffes foranstaltninger til at imødegå dette. På geotekniske borer fra arkivet ses det, at det nogle steder kan forventes at støde på grundvand omkring en meter under terræn. Anlægsudgiften ved sænkning af havnesporet over en strækning på 850 meter vil skønsmæssigt beløbe sig til omkring 4,5 mio. kr., inklusive besparelsen ved mindre dæmningsopbygning på Egnspanvej og med forudsætning om, at skinnerne kan genbruges. Hertil kommer et trug i beton eller lignende til sikring mod indtrængning af grundvand. Det må forventes at beløbe sig til ca. 15-20 mio. kr. Udgiften til brokonstruktionen for overføring af Egnspanvej vil stort set være den samme, om det er Egnspanvej, der hæves, eller det er banen, der sænkes, så dette er udgiftsneutralt i de to forslag til niveaufri skæring.

Med baggrund i de store udgifter til sikring mod indtrængning af grundvand, er det valgt at indstille en alternativ udformning af en niveaufri skæring, hvor Egnspanvej hæves ca. 3 meter, og jernbanen sænkes ca. 2,5 meter. Egnspanvej vil derved ikke være så markant i landskabet, og udgiften til sikring mod indtrængning af grundvand ved jernbanen vil blive væsentlig formindsket. Anlægsudgiften til denne løsning vil beløbe sig til omkring 3,5 mio. kr., inklusive udgifter til dæmningsopbygning ved hævingen af Egnspanvej. Udgiften til sikring mod indtrængende grundvand forventes at være ca. 8-10 mio. kr. Jernbanen skal i denne situation kun lægges om over

## Udskrift af beslutningsprotokollen

Mødet den 14.12.2009

en strækning på ca. 575 m.

### *Skæring i niveau*

Skæring i niveau svarer til standarden på de øvrige krydsninger mellem stamsporet og vejtilslutninger. Samtidig er løsningen med skæring i niveau en billigere løsning end skæring ude af niveau – jf. ovenstående anlægsøkonomi.

### Forbindelse mellem Visse og Gug, herunder Gug Boldklub og erhverv langs Indkildevej

I fordebatfasen og i offentlighedsfasen har der været stor fokus på udformningen af vejanlægget omkring Gug Boldklub, Vedbæk og erhvervsejendommene langs Indkildevej.

Der er efter offentlighedsfasen 4 alternativer suppleret med et ekstra alternativ fra Visse Samråd.

Der er afholdt møde med borgerne i Vedbæk, som har forskellige holdninger til valg af løsningsforslag, men som ikke ønsker trafik direkte fra Egnspanvej på Vissevej ved Vedbæk.

En løsning med T-kryds mellem Vissevej og Egnspanvej ved Vedbæk kan ikke realiseres p.g.a. den korte afstand mellem vejtilslutninger, dette i givet fald vil medføre. Ligeledes vil et 4-benet kryds mellem Vissevej og Egnspanvej som foreslået af Visse Samråd heller ikke kunne realiseres.

Kollektiv Trafik (SBU) har anbefalet en løsning, hvor Vissevej er ført under Egnspanvej, men alene som busvej for dermed at undgå omvejskørsel.

For at tilgodese kollektiv trafiks ønske om at undgå omvejskørsel og samtidig tilgodese beboerne ved Vedbæk, er der skitseret en løsning med et signalreguleret 4-benet kryds ved Vissevej øst for Vedbæk, hvor det nordlige ben i krydset bliver busvej, med forbindelse ad Kærholtstien til Sdr. Trandersvej, bl.a. Gug skole og Gug Hallen. Denne løsning er afstemt med Kollektiv Trafik (SBU) som den løsning, der skal arbejdes videre med. Løsningen er også i tråd med ønske fra borgerne i Vedbæk, idet der ikke bliver trafik direkte fra Egnspanvej på Vissevej ved Vedbæk.

Der er afholdt møde med Gug Planteskole, Gug Boldklub og øvrige interessenter i området. I mødet var der enighed om en løsning, hvor vejforbindelsen mellem Egnspanvej og Indkildevej får en østligere linieføring, således at Gug Planteskole kan bevares, og der kan indplaceres 4 boldbaner nord for Egnspanvej og 4-5 baner syd for Egnspanvej. Det endelige antal baner herunder udformning, udbygningstakt, lys m.m. vil blive afklaret i et samarbejde mellem Skole- og Kulturforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen.

Herudover har der været drøftelser med klubben og andre lokale foreninger, som har vist et behov for en bredere dialog om perspektiver for udviklingen af foreningslivet i området. Dette ligger uden for VVM-undersøgelsens arbejdsfelt.

Motorvejsindføringen 'Mariendals Mølle' nedklassificeres til kommunevej i forbindelse med

## Udskrift af beslutningsprotokollen

Mødet den 14.12.2009

etableringen af vejanlæggene - herved kan landbrugskøretøjer, m.v. bruge indføringen.

### Dall Villaby – støj

I fordebatfasen og i offentlighedsfasen har der været stor fokus på støjproblemer i Dall Villaby.

Der er allerede problemer med støj fra eksisterende motorvej E45. De nye vejanlæg vil resultere i ekstra støj. Støjdæmpende asfalt vil samlet set kunne afhjælpe støj svarende til den ekstra støj som følge af de nye vejforbindelser. En optælling af antallet af støjbelastede boliger i Dall Villaby i år basis 2020 sammenlignet med løsningen med en motorvejsforbindelse, hvor der udlægges mindre støjende asfalt på E45 ved Dall Villaby og på motorvejsindføringen viser i begge situationer ca. 130 boliger belastet med mere end  $L_{den}$  58 dB(A) svarende til godt 1/3 af boligerne i byområdet.

Svar på indsigelserne er koordineret med Vejdirektoratet, der er myndighed på motorvej E45. Håndtering af eksisterende støjproblemer på motorvej E45 er en opgave for Vejdirektoratet. Ved førstgivne lejlighed, når der næste gang skal udlægges nyt slidlag, vil der blive udlagt støjdæmpende asfalt.

### Dall Kirke

I offentlighedsfasen har Miljøcenter Århus nedlagt veto i forbindelse med gener ved Dall Kirke. Det er aftalt, at der indarbejdes en ny retningslinje i kommuneplantillægget med det formål at begrænse generne fra motorvejen og sikre, at Dall Kirke stadig står som et monument i landskabet. På den baggrund har Miljøcenter Århus i skrivelse af 5. oktober 2009 frafaldet vetoet.

### Nyt sygehus i Aalborg Øst

Efter udarbejdelsen af kommuneplantillæg med tilhørende VVM redegørelse for "Nye Vejanlæg i Aalborg Syd" har Sundhedsministeriet konkluderet, at et kommende nyt storsygehus i Aalborg skal placeres i Aalborg Øst. Egnspanvej bliver dermed en af adgangsvejene til det nye sygehus.

VVM undersøgelsen af Nye Vejanlæg i Aalborg Syd belyser en to-sporet landevej mellem Hadsund Landevej i øst og E45 ved 'Mariendals Mølle' indføringen. På strækningen nærmest E45 bliver vejen 4 sporet ved overgangen til 'Mariendals Mølle' indføringen.

Trafikmodelkørsler viser, at realisering af vejen som en to-sporet vejforbindelse som udgangspunkt vil være tilstrækkelig kapacitetsmæssigt. Vælger man at lade Egnspanvejs 4-sporede forløb starte ved den forlagte Vissevej, har Egnspanvej i princippet en strækningskapacitet, som er tilstrækkelig til at afvikle hele mertrafikken, som følge af et nyt fuldt udbygget sygehus. Derfor anbefales det at realisere Egnspanvej, som forudsat i VVM redegørelsen, som en overvejende to-sporet vejforbindelse, der går over i 4 spor mellem Vissevej og rampekrydset til E45.

I forbindelse med en kommende VVM eller miljøvurdering af lokalplanen for et nyt sygehus anbefales det, at der gennemføres mere detaljerede analyser af sygehustrafikken med henblik på at afdække om, og i givet fald hvornår, en udbygning af Egnspanvej til 4 kørespor vil blive aktuel. Det skal i den forbindelse bemærkes, at udbygningen i givet fald vil være VVM pligtig.

## **Økonomiske konsekvenser**

## Udskrift af beslutningsprotokollen

Mødet den 14.12.2009

### Anlægsøkonomi

Der er for alle delprojekter udarbejdet anlægsoverslag. Overslagene er inklusiv udgifter til ekspropriation, arealerhvervelser og projektering på 20 %. Ved udarbejdelsen af overslagene er anvendt successiv kalkulation. Ved successiv kalkulation vurderes hvilke forhold, der har indflydelse på projektet, og hvor de største usikkerheder i kalkulationen ligger.

### *Egnsplanvej*

Anlægsoverslaget for Egnsplanvej er i alt 95,4 mio. kr., eksklusiv de allerede afholdte udgifter til byggeliniesikring (afholdte udgifter på i alt kr. 7,0 mio. til arealerhvervelse og ekspropriation af 6 ejendomme). I overslaget er ikke medtaget udgifter til retablering af Gug Boldklubs baner. De evt. ekstra udgifter til etablering af en krydsning mellem stamsporet og Egnsplanvej, jf. tidligere i sagsbeskrivelsen, er heller ikke medregnet.

### *Tilslutningsanlæg til E45*

Tilslutningsanlægget til E45 er i forhold til tidligere vurderinger af anlægsøkonomien justeret på en række punkter:

- Indkildevej opbrydes over en længere strækning
- Rampekrydsene udformes som signalregulerede kryds frem for rundkørsler
- Der er sportilføjelse på strækninger langs tilslutningsanlægget
- Cykelstien i Indkildevejs forlængelse føres under E45.

Med disse ændringer udgør anlægsoverslaget for tilslutningsanlægget i alt 123 mio. kr.

### *Ny Dallvej*

Ny Dallvej er i forhold til tidligere vurderinger blevet ændret i forhold til afslutningen ved Hobrovej, hvor der nu frem for en to-sporet rundkørsel med underføringer for cykeltrafikken regnes med et signalreguleret T-kryds.

Med denne ændring udgør anlægsoverslaget for Ny Dallvej 73,3 mio. kr.

### *Motorvejsindføring City Syd*

Motorvejsindføringen til City Syd er tidligere vurderet som en del af en Vestforbindelse. I forhold til projektet for Vestforbindelsen er motorvejsindføringen justeret på en række punkter:

- Tilføjelse af nordvendte ramper
- Forlægning af Dallvej langs østramper
- Længere broanlæg over E45 ved Dall Møllevej
- Brede underføring under E45 ved motorvejsindføringen.

Motorvejsstrækningen og motorvejsbroerne over jernbanen og Hobrovej etableres ikke som en del af projektet. I stedet samles trafikken på det anlæg, som med Vestforbindelsen vil være frafarten til Hobrovej.



## Udskrift af beslutningsprotokollen

Mødet den 14.12.2009

Anlægsoverslaget for motorvejsindføringen udgør i alt 613 mio. kr., hvortil skal lægges 20,6 mio. kr. til udvidelse af E45 til 6 spor mellem 'Mariendals Mølle' Indføringen og den nye motorvejsindføring til City Syd.

### Driftsøkonomi

Drifts- og vedligeholdelsesomkostninger for det nye vejanlæg er estimeret på baggrund af gennemsnitlige driftsomkostninger pr. km landevej i Nordjylland i 2006. Priserne er fremskrevet til prisniveau med priser med indeks for anlæg af veje.

Med udgangspunkt heri anslås årlige drifts- og vedligeholdelsesudgifter på 790.000 kr. pr. år for løsningen med Egnspanvej og Ny Dallvej, og på 1.070.000 kr. pr. år for løsningen med Egnspanvej og motorvejsindføringen til City Syd.

### Samfundsøkonomi

Vurderingen af den samfundsøkonomiske rentabilitet er foretaget med brug af Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse og ministeriets officielle samfundsøkonomiske beregningsmodel "TERESA 1.0". Her er omkostninger i form af anlægsudgifter, øgede udgifter til drift og vedligeholdelse, skatteforvridning m.v. sammenholdt med gevinster i form af sparet rejsetid, færre uheld m.v.

De grundlæggende metodemæssige principper i modellen er følgende:

- Tidshorisont på 30 år fra og med projektets åbningsår,
- Åbningsår 2016,
- Kalkulationsrente på 6%,
- Årlig trafikvækst på 1,65% frem til 2020 og herefter 1,5%,
- Alle priser er angivet i faste 2008-priser.

Løsningen med Egnspanvej og Ny Dallvej giver en intern rente på 10,2%, mens løsningen med Egnspanvej og motorvejsindføring til City Syd giver en intern rente på 4,2%. Sidstnævnte skal dog ses i et langsigtet perspektiv samfundsøkonomisk - ikke kun som en indføring til City Syd.

Såfremt løsningen med motorvejsindføring i Vestforbindelsens tracé ved Dall med nordvendte ramper vælges som den eneste forbindelse fra motorvejen til City Syd, vil der ikke skulle investeres i Ny Dallvej, der er skønnet til en anlægssum på 73,3 mio. kr.

### **Miljøvurdering**

Kommuneplantillægget er miljøvurderet i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer. I den endelige godkendelse af kommuneplantillægget skal der være taget hensyn til de miljømæssige konsekvenser og eventuelt indkomne udtalelser. Som grundlag for byrådets endelige godkendelse af kommuneplantillægget er der derfor udarbejdet en sammenfattende miljøredegørelse (bilag 4). Denne redegør for, hvordan miljühensyn er integreret i planen, og hvordan miljørapporten,

Udskrift af beslutningsprotokollen

Mødet den 14.12.2009

og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning, hvorfor netop den aktuelle plan er indstillet til vedtagelse ud fra de behandlede alternativer, samt hvorledes planmyndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger, som planens realisering forventes at ville afstedkomme.

**Videre forløb**

Efter byrådets behandling af sagen den 14. december 2009, vil der administrativt blive udstedt en VVM-tilladelse. Tilladelsen gives på vilkårene, der er anført i kommuneplantillægget med tilhørende VVM-redegørelse og Sammenfattende Redegørelse.

Plangrundlaget er således til stede for at realiseringen af vejprojekterne kan igangsættes.

Da Vejdirektoratet er myndighed for motorvej E45, vil arbejdet skulle koordineres med Vejdirektoratet.

**Bilag:**

- 1) Indsigelser i offentlighedsfasen
- 2) Forslag til svar på indsigelser fra offentlighedsfasen
- 3) Kommuneplantillæg H.012
- 4) Sammenfattende Miljøredgørelse

**Bilag:**

[Indsigelser - bilag 1](#)

[KPL tillæg - H-012 - bilag 3](#)

[Miljøredgørelse - bilag 4](#)

[Svar på indsigelser - BILAG 2 - ny version 27.11](#)

*Beslutning:*

*Godkendt.*

*SF kan ikke gå ind for motorvejsindføringen syd for Dall.*

Udskrift af beslutningsprotokollen

Mødet den 14.12.2009