



Punkt 10.

Godkendelse af VVM-redegørelse - Udvidelse af Tranholmvej, Aalborg Øst (1. forelæggelse)

2015-023706

By- og Landskabsudvalget indstiller, at byrådet godkender ovennævnte VVM-redegørelse og bringer denne i offentlig høring.

Beslutning:

Anbefales.



Sagsbeskrivelse

Tranholmvej udgør en del af forbindelsen fra Aalborg Havn til motorvejsnettet og er adgangsvej for mange af virksomhederne og boligområderne i Aalborg Øst. For at sikre optimale adgangsforhold til såvel Aalborg Havn som erhvervsområderne, planlægges det at udvide vejen fra de nuværende to til fire spor. Vejudvidelsen planlægges gennemført øst for det nuværende vejanlæg på strækningen fra Humlebakken og frem til Aalborg Havn en strækning på ca. 3,6 km. I sammenhæng med vejudvidelsesprojektet planlægges der etableret en dobbeltrettet cykelsti på hele Tranholmvejs strækning fra Universitetsboulevarden og frem til Østhavnen. Denne cykelsti etableres umiddelbart øst for vejudvidelsen.

Trafikken på Tranholmvej forventes at stige fra de nuværende 14.500 ÅDT (årsdøgntrafik) og til 20.000 ÅDT i 2025. Dermed vil projektet være med til at sikre en mere sikker og hensigtsmæssig trafikafvikling på strækningen, til gavn for både transporten til og fra havnen og industriområderne, samt for de store boligområder vest for Tranholmvej. Aalborg Havn er en central del af infrastrukturen i Danmark. Der er derfor i Havnepakke 3 beskrevet, hvorledes de trafikale forbindelser til og fra havnen kan forbedres. Heri indgår en udvidelse af Tranholmvej fra 2 til 4 spor.

Formål

Formålet med VVM-redegørelsen er at beskrive og vurdere miljøpåvirkningen af udvidelsen af Tranholmvej i Aalborg Øst fra to til fire spor.

Fordebat

Der er som led i VVM-processen blevet afholdt en fordebat i perioden fra 24. juni 2015 til 19. august 2015.

Der er i alt indkommet 19 bemærkninger fra følgende:

- HMN Naturgas
- Energinet.dk
- 2 ejerlaug, (Rebildparken og Vendsysselkvarteret)
- Boligforeningen Himmerland, afdeling 53 (Hvidkildevej), samt udviklingsafdelingen
- 2 virksomheder (Fibertex Nonwovens og Tarpline)
- 11 privatpersoner.

Bemærkningerne omhandlede følgende emner af relevans for projektet:

Ledningsoplysninger

Der gøres af flere ledningsejere opmærksom på eksisterende ledninger i området. Disse er medtaget i projektet.

Støj

En række af bemærkningerne omhandler bekymringer for de nuværende og fremtidige støjforhold. Bemærkningerne omhandler specielt en bekymring for den forøgelse af støjen, som må forventes med den voksende trafikmængde.

Projektet medføre set i forhold til 0-alternativet ikke en forøgelse i trafikbelastningen, men giver mulighed for en bedre og støjmessigt mere hensigtsmæssig trafikafvikling. Dette sker blandt andet ved bedre krydsningsløsninger. Projektet medfører, at den støjforøgelse, der kan tilskrives ændringen i vejprofilet, håndteres ved, at hele strækningen belægges med støjreducerende asfalt. Dette vil medføre en reduktion i forhold til det nuværende støjniveau, indtil vejen har opnået fuld kapacitet. Støjbelastningen fra den generelle stigning i trafikmængden, som forventes uanset, om projektet gennemføres, skal håndteres i Aalborg Kommune løbende støjplanlægning.

Adgangsforhold, veje, trafik og cykelstier

Der gøres i flere bemærkninger opmærksom på, at der i området er behov for bedre infrastruktur i form af cykelstier og stiforbindelser. Der gøres også opmærksom på, at der specielt ved Rebildparken er svære adgangsforhold.

Projektet medfører en opgradering af de krydsningsløsninger, der findes langs Tranholmvej. Ved Rebildparken etableres et nyt lysreguleret kryds, og der sker en udvidelse af rundkørslen ved Øster Uttrupvej. Der etableres ligeledes en ny rundkørsel ved Rørdalsvej. Samlet set medfører projektet en forbedring af kryds-



ningsmulighederne på Tranholmvej og sikrer en mere flydende trafikafvikling. Der etableres ikke fortove langs Tranholmvej, idet den dobbeltrettede cykelsti også etableres som gangsti, hvorfor den kan håndtere bløde trafikanter. Der tages hensyn til vingetransporter i projektet. Ligeledes er alle kryds forberedt for modulvogn tog. En række borgere og Himmerland Boligforening bemærker fordelene ved etablering af en sti-tunnel i forlængelse af Korupstien. Dette er vurderet i VVM-redegørelsen, men stitunellen forventes ikke realiseret som en del af det fremlagte projekt. Konsekvensen heraf er også vurderet i VVM-redegørelsen.

Belysning

Der er en enkelt bemærkning vedrørende dårlig belysning på Tranholmvej.

Der etableres vejbelysning på Tranholmvej som en del af projektet, hvilket vil være med til at forbedre færdselsforholdene også for cyklister.

VVM – Vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet

Udvidelsen af Tranholmvej fra to til fire spor er omfattet af VVM-bekendtgørelsen "Bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet" bilag 1, pkt. 7d vedr. "Anlæg af nye veje med mindst fire kørespor eller udretning og/eller udvidelse af eksisterende vej med højst to kørespor med henblik på anlæg af mindst fire kørespor, hvis en sådan ny vej eller et således udrettet og/eller udvidet vejafsnit har en længde på mindst 2 km". Projektet er derfor VVM-pligtigt, og der er udarbejdet en VVM-redegørelse. Her beskrives projektets påvirkning af miljøet.

0-alternativ

I takt med Østhavns udvikling og udviklingen i Aalborg Øst generelt, forventes trafikken frem mod 2020 at stige. Trafikken vil udvikle sig, uanset om Tranholmvej udvides, hvorfor udviklingen i trafikbelastningen indregnes i sammenligningsgrundlaget, det såkaldte 0-alternativ. I 0-alternativet udvides vejen ikke, men trafikken forventes at stige, hvorfor støjen ligeledes vil stige, uanset om projektet gennemføres eller ej. Støjbelastningen er således kun vurderet, som den ændring i støjen, der sker på grund af ændringen i vejanlæggets samlede brede.

Planforhold og miljøbeskyttelses mål

Projektet er vurderet i forhold til de aktuelle planforhold og miljøbeskyttelses mål, som projektet kan have indflydelse på.

Projektet vurderes at være i overensstemmelse med Kommuneplan 2013 for Aalborg Kommune. Projektet kan gennemføres i overensstemmelse med de rammer for lokalplanlægning, som projektet ligger indenfor.

I forhold til de vedtagne lokalplaner langs strækningen, er det vurderet, at etableringen af nye regnvandsbassiner samt ændringen af vejadgangen ved Kertemindevej kan kræve en dispensation fra de to berørte lokalplaner nr. 08-002 og nr. 4-8-101.

Der etableres desuden et regnvandsbassin i landzone, hvilket kræver landzonetilladelse efter planlovens § 35, stk. 1.

Projektet er vurderet at være i overensstemmelse med de miljøbeskyttelses mål, der er opstillet i vandplanen og i Aalborg Kommunes Trafikstøjhandlingsplan 2013. Projektet vurderes at være i overensstemmelse med de retningslinjer for kommunernes planlægning, der opstilles i Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen 2013.

Miljøpåvirkninger

De forskellige miljøpåvirkninger er gennem rapporten behandlet på samme måde, hvor både metode, de nuværende forhold og afværgeforanstaltninger er beskrevet sammen med en vurdering af miljøpåvirkningen. Ligeledes er de kumulative effekter vurderet, altså hvorvidt der er eksisterende eller fremtidige påvirkninger, der giver en væsentligt miljøpåvirkning i samspil med planens miljøpåvirkninger. Miljøpåvirkningerne er vurderet i forhold til de følgende miljøområder.

Inden for hvert område vurderes miljøemnerne både i forhold til anlægsperioden for projektet, og når projektet er realiseret, og vejen og cykelstien er i drift.

Samlet vurdering



På baggrund af VVM-redegørelsen er det vurderet, at der ikke er miljøemner, der påvirkes væsentligt. Under miljøområdet natur, flora og fauna (Natura 2000) er miljøemnet fredskov vurderet at blive påvirket med en moderat negativ konsekvens.

Denne påvirkning skyldes, at der kan placeres en ny stitunnel på et areal, hvor der er fredskov.

Når projektet er realiseret, vurderes det, at trafiksikkerhed, rekreative interesser, ejendomsværdi og arbejdspladser vil blive påvirket positivt i en mindre grad. Det skyldes den forbedrede trafiksikkerhed samt reduktion i støjbelastning. Projektet medfører, at støjen øges ganske svagt som følge af den større vejbrede. Dette skal der kompenseres for ved at anlægge vejen med støjreducerende asfalt, hvilket vil medføre et fald i støjbelastningen indtil vejens fulde kapacitet udnyttes.

Tilgængeligheden og den ændring, som projektet vil have på vejens udtryk, vurderes at have en positiv konsekvens i moderat grad. Dette skyldes, at vejen i dag fremstår nedslidt, og at den på visse tidspunkter har svært ved at afvikle trafikken, hvilket vil blive ændret med udvidelsen.

Afværgeforanstaltninger

Der er vurderet at være behov for følgende afværgeforanstaltninger, der kan undgå, minimere eller kompensere for indvirkningen på miljøet:

Anlægsfasen

- Regnvandsbassinerne ved strækningen nord for Smedegårdsvej samt nord for rundkørslen ved Øster Uttrupvej skal udformes naturnært med en organisk form og jævnt skrånende brinker mod lavvandede områder langs brinken.
- I det omfang fredskov inddrages ved en evt. etablering af stitunnelen, kan der etableres erstatningsskov, der kan pålægge et nyt og større område fredskovspligt og dermed evt. støtte op om de grønne indsatsområder.
- Trafikken søges opretholdt i videst mulig omfang for at modvirke trafikflytning til andre strækninger med risiko for bl.a. uønsket støjbelastning og øget barriereeffekt.
- For at sikre en miljømæssig korrekt håndtering af jorden samt lette myndighedsbehandlingen udarbejdes en jordhåndteringsplan for projektet.
- For at undgå en forurening af grundvandet skal det undgås, at der i forbindelse med anlæggelsen af vejudvidelsen benyttes forurenende materialer som forurenede jord, slagge, flyveaske, opbrudt asfalt mv.
- Det skal sikres, at afvandringsgrøfterne indenfor indvindingsoplandet og 300 meter kildepladszonen til Tranholm vandværk udføres med membran og vedligeholdes jævnlige således, at forurening til grundvandet undgås.
- Regnvandsbassinerne etableres med skot ved udløbene, således at de kan afspærres ved uheld.
- Der etableres enten grøfter eller regnvandsbassiner for magasinering og drosling af udledningen. Et alternativ til grøfterne kunne være kantopsamling og efterfølgende opsamling af vejvandet i regnvandsbassiner.
- Der bør for at reducere de støjmæssige effekter af projektet i forhold til 0-alternativet etableres en belægning med støjreducerende asfalt på strækningen. Trafikudviklingen bør følges tæt gennem trafiktællinger og anlæg af støjafskærmning bør i den sammenhæng overvejes for at reducere støjpåvirkningen af boligområderne og kolonihaveområdet langs med Tranholmvej.
- Såfremt der skal ske anlægsarbejder uden for normal arbejdstid, så skal der ske information til naboerne om anlægsaktiviteterne og tidsplaner, for at reducere de oplevede gener fra støjen.

Driftsfasen

Reduktion af støj- og luftforurening kan ske ved optimeret trafikstyret samordning af de påtænkte signalregulerede kryds.



Økonomi

Budget	Beløb	Bemærkninger
Bevilling	78 mio. kr.	Opdelt med 39 mio. kr. til Aalborg Kommune og 39 mio. kr. til staten, <u>andel til staten er uafklaret</u>
Puljeprojekter til del af cykelstier	7 mio. kr.	Pendlerrute til Aalborg Øst, Cykelsti langs Tranholmvej (kan flyttes afhængig af anlægsopstart)
I alt	85 mio. kr.	

Ny anlægsbudgettering	Beløb	Bemærkninger
Basisoverslag	<u>92,3 mio. kr.</u>	Inkl. 5,1 mio. kr. til intern planlægning, projektering, udbud og tilsyn samt 15% til uforudsete udgifter. Indeholder ikke den tunnel, som er vurderet til 12 mio. kr.
Ankerbudget	102,6 mio. kr.	10% tillæg til basisoverslag
Samlet anlægsbudget	123,1 mio. kr.	20% tillæg til ankerbudget

Aalborg Kommunes investeringsoversigt (kr. 39 mio.)	Beløb
2015/2016	1 mio. kr. sammenlagt – VVM, projektering mm.
2017	10 mio. kr. – arealerhvervelse, anlæg og tilsyn
2018	28 mio. kr. – Anlæg og tilsyn

Afklaringer:

1. Finansiering af de resterende 39 mio. kr.
2. Tillægsbevilling på 7,3 mio. kr. til gennemførelse af vejprojektet
3. Tillægsbevilling på 12 mio. kr. til anlæg af tunnel
4. Opstart af anlægsarbejdet.

Anlægsprojektet medfører, at kommunen skal overtage en række mindre arealer langs med vejudvidelsen, idet anlægget ikke alle steder kan etableres inden for den eksisterende vejnet.



Bilag:

Bilag 1 - Høringssvar fordebat

Bilag 2 - VVM-redegørelse

Bilag 3 - Udkast til VVM Tilladelse