

Trafikministeriet
1. Kontor
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

København
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Tlf. 3341 3333
Fax 3315 6335
vd@vd.dk
www.vd.dk

27. oktober 2004
Journal nr.042-A0153-2
Sagsbehandler
Kai Thaaerslund
kt1@vd.dk

Indstilling vedrørende Svendborgmotorvejens afslutning i Svendborg

Vejdirektoratet har nu afsluttet undersøgelserne omkring rute 9, Svendborgmotorvejens afslutning i Svendborg.

1. Baggrund

I 2002 fremsatte Fyns Amt og Svendborg, Egebjerg og Ryslinge kommuner et forslag til ændring af motorvejens afslutning i Svendborg.

Anledningen til forslaget var, at det havde vist sig, at der kunne forventes kapacitetsproblemer omkring tilslutningsanlægget mellem rute 9 og Ring Nord, såfremt dette blev udformet som forudsat i anlægsloven, og især såfremt amtsvejen Ring Nord og erhvervsområderne i den nordlige del af Svendborg udbygges yderligere. Der er allerede i dag i myldretiden moderate kapacitetsproblemer i de eksisterende kryds på Svendborgs nordlige omfartsvej, Ring Nord, ved tilslutningsanlægget til rute 9.

Ændringsforslaget indebærer, at motorvejen i forhold til anlægslovens projekt forlænges ca. 1,5 km mod syd i en linje gennem det åbne land vest for den nuværende rute 9 og føres ind i denne under broen med Faaborgvej ca. 0,7 km syd for Ring Nord. Herved bliver det muligt at etablere et nyt tilslutningsanlæg i form af et B-anlæg ved Ring Nord, som vil kunne afvikle den forventede fremtidige trafik. Samtidig opnås en frihøjde på 4,5 m på motorvejen under Ring Nord, idet denne skal overføres på en ny bro, og under Faaborgvej, hvor motorvejen anlægges i et lidt lavere niveau end den nuværende rute 9. I dag er frihøjden på rute 9 kun 4,0 m under Ring Nord og under Faaborgvej samt under 3 broer syd for Faaborgvej.

Ændringsforslaget, der også benævnes *Forslag med B-anlæg*, blev anbefalet af amtsborgmesteren og borgmestrene i Svendborg, Egebjerg, Ryslinge, Odense, Årslev, Ringe, Rudkøbing, Sydlangeland og Tranekær kommuner i en fællesskrivelse til trafikministeren af 20. juni 2002.

I skrivelsen blev desuden fremsat ønske om, at der for at fremme erhvervslivets muligheder i de langelandske kommuner også etableres øget frihøjde under de øvrige 3 broer over rute 9, "så man er fri for de sidste højdemæssige forhindringer fra Langeland til Odense, når motorvejen er etableret".

Det er således et problem, at de (op til 50 m lange) særtransporter med vindmølletårne fra vindmøllefabrikken Nikon på Langeland ikke kan komme under de 5 broer med frihøjde 4,0 m på rute 9 i Svendborg. Derfor gennemføres transporterne ad forskellige ruter gennem Svendborg By frem til den i nordlig forlængelse af kommunevejen Odensevej beliggende tilkørselsrampe fra Ring Nord til rute 9. Det er oplyst, at der i alt foretages ca. 1.000 ture pr. år i forbindelse med vindmølle-transporterne, hvoraf størsteparten i oktober-november-december. Kørslerne er en stor belastning for Svendborg By, hvor det ofte går hårdt ud over kantsten og vejinventar. Endvidere er oplyst, at der også er behov for at gennemføre ekstraordinært høje og ekstraordinært lange særtransporter fra Fyn til Langeland, fx med vindmøllevinger.

Trafikministeren anbefalede i en henvendelse til Folketingets Trafikudvalg 31. januar 2003 en fornyet vurdering af Svendborgmotorvejens afslutning i Svendborg. Trafikministeren bemyndigede derefter Vejdirektoratet til at gennemføre en offentlighedsfase omkring forslaget til projektændring med henblik på en senere endelig stillingtagen.

2. Offentlig høring 2003

Foruden *Forslaget med B-anlæg* har Vejdirektoratet undersøgt et forslag, hvor motorvejen føres ind i den nuværende 4-sporede strækning af rute 9 ca. 0,5 km nord for Ring Nord som forudsat i anlægsloven, men hvor de vestlige ramper i tilslutningen til Ring Nord placeres i det åbne land vest for den nuværende rute 9. Dette forslag er benævnt *Forslag med ruderanlæg*, idet tilslutningen til Ring Nord udformes som et ruderanlæg.

Begge forslag løser trafikafviklingsproblemerne omkring tilslutningsanlægget ved Ring Nord.

De to forslag blev beskrevet i Vejdirektoratets "*Rapport 278: Motorvejsafslutning i Svendborg*", som blev sendt ud til offentlig høring i perioden 24. september-22. oktober 2003.

I forbindelse med høringen blev afholdt et borgermøde i Svendborg 29. september 2003, hvor de to forslag blev præsenteret, og hvor borgerne kunne stille spørgsmål og fremsætte kommentarer. Ca. 150 personer deltog i borgermødet.

Vejdirektoratet modtog 13 høringssvar, som blev fremsendt i kopi til Fyns Amt og de berørte kommuner, der havde høringsfrist til 19. november 2003.

Fra offentlige myndigheder modtog Vejdirektoratet 2 høringssvar, et fælles svar fra Fyns Amt og Svendborg Kommune og et svar fra Egebjerg Kommune.

Resultatet af høringen er beskrevet i Vejdirektoratets "Notat nr. 94: Rute 9, Motorvejens afslutning i Svendborg, Redegørelse vedr. den offentlige høring 24. september-19. november 2003".

Høringsnotatet, der blev offentliggjort 15. marts 2004, indeholder et resumé af alle høringssvar og Vejdirektoratets bemærkninger hertil.

Størsteparten af svarerne foretrækker *Forslaget med B-anlæg*, fordi det medfører større afstand mellem rute 9 og bebyggelsen langs østsiden af den nuværende rute 9, og fordi man undgår ekspropriation langs østsiden af den nuværende rute 9 nord for Ring Nord (hvor der i *Forslaget med ruderanlæg* skal eksproprieres til en ny nordvendt motorvejsrampe samt til en forlængelse mod nord af den gamle Odensevej).

Beboere langs den nuværende rute 9 med adresser på Odensevej, Stubbevungen, Faaborgvej og Vestergade oplyser, at de er stærkt generet af støjen fra rute 9.

Fyns Amt og Svendborg Kommune har i deres fælles høringssvar af 23. oktober 2003 meddelt, at de finder, at *Forslaget med B-anlæg* er den rigtigste løsning, som bedst tilgodeser hensynene til trafikafvikling, trafiksikkerhed og byudvikling. Det påpeges, at det er vigtigt, at motorvejen får den rigtige udformning fra starten, da den jo skal holde i mange år.

Egebjerg Kommune har med høringssvar af 18. november 2003 meddelt, at kommunens Teknik- og Miljøudvalg anbefaler *Forslaget med B-anlæg*, fordi dette forslag giver den bedste sikkerhed og en optimal trafikafvikling, den bedste beliggenhed for en samkørselsplads og mulighed for etablering af en rasteplads for erhvervstrafik på den aflagte del af den nuværende 4-sporede rute 9.

3. Reviderede forslag til VVM-screening

Da det efter udgivelsen af Rapport 278 viste sig, at de to forslag vil berøre levesteder for hasselmusen, der er opført som strengt beskyttet i henhold til EF-habitatdirektivets bilag IV, blev det besluttet at indarbejde afværgeforanstaltninger i form af erstatningsbiotoper langs vestsiden af motorvejen i overensstemmelse med de anbefalinger, der er fremsat for de to forslag i rapporten "Konsekvensvurdering i forhold til påvirkning af hasselmusen i forbindelse med motorvejsafslutning i Svendborg", som Vejdirektoratet

havde fået udarbejdet af cand. scient. Helle Vilhelmsen, Zoologisk Museum i Svendborg.

Samtidig blev forslagene viderebearbejdet, bl.a. på baggrund af besvarelserne fra den offentlige høring i 2003. Linjeføringen og hovedprincipperne i de to forslag er dog uændrede i forhold til Rapport 278.

16. juni 2004 sendte Vejdirektoratet de reviderede forslag til Fyns Amt til VVM-screening. 14. juli 2004 meddelte Fyns Amt, at amtet havde afgjort, at de reviderede forslag ikke kræver udarbejdelse af VVM-redegørelse, og 16. august 2004 kunne Fyns Amt meddele, at amtets afgørelse ikke var blevet påklaget til Naturklagenævnet inden for de 4 ugers klagefrist.

4. Vejdirektoratet præsenterer de reviderede forslag i ny rapport

8. september 2004 offentliggjorde Vejdirektoratet en revideret udgave af Rapport 278 med henblik på at orientere offentligheden om de reviderede forslag:

" Rapport 288: Rute 9, Motorvejsafslutning i Svendborg, Reviderede forslag 2004, "

Der er beregnet anlægsoverslag for de reviderede forslag, og disse er sammenlignet med *anlægsoverslaget for motorvejen anlagt som forudsat i anlægsloven af 1999*. I Rapport 288 er anført følgende meromkostninger i forhold til *anlægslovens projekt*:

For *Forslaget med B-anlæg* vil meromkostningerne være 92 mio. kr.

For *Forslaget med ruderanlæg* vil meromkostningerne være 38 mio. kr.

De samlede anlægsomkostninger for hvert enkelt forslag er beregnet svarende til prisniveau medio 2004, hvorefter der er gennemført en usikkerhedsanalyse. De ovenfor anførte beløb er baseret på de ved hjælp af usikkerhedsanalysen opgjorte middelværdier for hvert enkelt forslag (Middelværdien er den værdi, som der er 50 pct. sandsynlighed for, at anlægsprisen bliver enten mindre eller større end).

5. Fordele og ulemper ved *Forslaget med B-anlæg*

I *Forslaget med B-anlæg* forlænges motorvejen ca. 1,5 km mod syd i en linje gennem det åbne land vest for den nuværende rute 9.

Forslaget løser trafikafviklingsproblemerne omkring tilslutningsanlægget ved Ring Nord. Idet motorvejen anlægges vest for den eksisterende rute 9, bliver der større afstand såvel mellem de to rampekryds indbyrdes som mellem disse og det signalregulerede kryds mellem Ring Nord og

kommunevejen Odensevej end i den nuværende situation, hvilket giver optimale muligheder for en hensigtsmæssig trafikafvikling.

Herudover indebærer *Forslaget med B-anlæg* følgende fordele og ulemper:

Fordele ved *Forslaget med B-anlæg* i forhold til *Forslaget med ruderanlæg* og *anlægslovens projekt*

- 1) Motorvejens forlængelse mod syd til Faaborgvej i Svendborg indebærer, at rute 9-trafikken flyttes længere væk fra de parcelhusområder, der grænser op til østsiden af den nuværende rute 9. Herved reduceres støjbelastningen ved ca. 30 boliger med adresser på Odensevej og Stubbevungen.

Til gengæld kommer motorvejen lidt tættere på ca. 5 boliger beliggende langs nordsiden af Faaborgvej vest for rute 9.

Motorvejen vil ligge i 2-12 m dyb afgravning i det åbne land syd for Ring Nord, hvilket vil begrænse støjdbredelsen fra vejen.
- 2) Der kan etableres en samkørselsplads syd for Ring Nord tæt på byen med tilslutning til det østlige af de to rampekryds, som begge forudsættes udformet som rundkørsler.
- 3) Der bliver god plads til etablering af en gennemgående lokal vejforbindelse i nordlig forlængelse af kommunevejen Odensevej parallelt med motorvejen, en vejforbindelse som er ønsket af amt og kommuner.
- 4) En del af den strækning af den nuværende 4-sporede rute 9, der skal erstattes af motorvejen, kan muligvis indrettes som rastepads for erhvervstrafik (lastvognsparkering).
- 5) Man undgår ekspropriation fra ejendommene langs vestsiden af Odensevej nord for Ring Nord, hvor der bl.a. ligger et stenhuggeri, og hvor der er ansøgt om byggetilladelse til et autoværksted.
- 6) Man undgår ekspropriation af Svendborg Kommunes genbrugsplads.
- 7) Forlængelsen af motorvejen gennem det kuperede landskab vest for den udbyggede del af byen giver mulighed for at optimere det visuelle indtryk for trafikanterne omkring vejens indføring i byen med en vekselvirkning af beplantede skråninger, hvor vejen ligger i afgravning, og mere eller mindre frie udkig til omgivelserne, hvor vejen ligger i terræn eller på dæmning.
- 8) Da Ring Nord skal overføres motorvejen på en ny bro, opnås frihøjde 4,5 m på motorvejen under denne, idet nye broer nu altid

opføres med denne frihøjde, hvorimod frihøjden under i alt 5 eksisterende broer over den eksisterende 4-sporede strækning af rute 9 i Svendborg (inkl. broen med Ring Nord) kun har frihøjde 4,0 m svarende højeste lovlige køretøjshøjde.

Der er imidlertid et stærkt lokalt ønske om at få øget frihøjden til 4,5 m, således at det bliver muligt at gennemføre ekstraordinært høje særtransporter, bl.a. med vindmølletårne (fra vindmøllefabrikken Nikon på Langeland) på rute 9 hele vejen fra Langeland til Odense.

- 9) Idet motorvejen skal føres ind i den eksisterende 4-sporede strækning af rute 9 ca. 700 m syd for Ring Nord under broen med Faaborgvej, vil der også her kunne opnås frihøjde 4,5 m.

Herefter vil langt de fleste af vindmølletransporterne kunne benytte rute 9 hele vejen fra Langeland til Den Fynske Motorvej, under forudsætning af at man vil tillade zig-zag-kørsel fra det ene kørespor til det andet på den østlige kørebane under de 3 resterende broer i Svendborg, idet frihøjden under disse er lidt større end 4,0 m.

Men hvis transporterne skal kunne gennemføres i det højre kørespor alene, må frihøjden øges under de 3 broer. Anlægsomkostningerne til forøgelse af frihøjden til 4,5 m (i begge vejsider) under de 3 broer er vurderet til 15 mio. kr. (prisniveau medio 2004).

Alternativt må de ekstraordinært høje og ekstraordinært lange særtransporter fortsat føres gennem Svendborg By, hvilket stiller særlige krav til udformningen af rundkørslerne på Ring Nord og krydset ved Odensevej. Bl.a. kan det blive nødvendigt at indrette skilte, signalmaster og andre master på en sådan måde, at de kan lægges ned, når transporterne skal passere gennem rundkørslerne eller foretage svingmanøvrer i krydset.

Ulemper ved Forslaget med B-anlæg i forhold til Forslaget med ruderaanlæg og anlægslovens projekt

- 1) Forlængelsen af motorvejen vil forløbe gennem et område, der har vist sig at være levested for hasselmusen, der er opført som strengt beskyttet i henhold til EF-habitatdirektivets bilag IV. Som foranstaltning foreslås etablering af en erstatningsbiotop i form af et 10 m bredt og 1,3 km langt levende hegn af nærmere defineret botanisk sammensætning, som skal plantes langs vestsiden af motorvejen nord for Ring Nord.
- 2) *Forslaget med B-anlæg* er 54 mio. kr. dyrere end *Forslaget med ruderaanlæg* og 92 mio. kr. dyrere end *anlægslovens projekt* (prisniveau medio 2004 ved 50 % budgetsikkerhed).

6. Fordele og ulemper ved *Forslaget med ruderanlæg*

I *Forslaget med ruderanlæg* føres motorvejen ind i den nuværende 4-sporede strækning af rute 9 ca. 0,5 km nord for Ring Nord som forudsat i anlægsloven, og de vestlige ramper i tilslutningen til Ring Nord placeres i det åbne land vest for den nuværende rute 9

Forslaget løser trafikafviklingsproblemerne omkring tilslutningsanlægget ved Ring Nord. Idet der bliver større afstand mellem de to rampekryds indbyrdes end i den nuværende situation, vil der kun være to tætliggende kryds på Ring Nord, hvis signalregulering kan samordnes, således at der kan opnås en hensigtsmæssig trafikafvikling.

Herudover indebærer *Forslaget med ruderanlæg* følgende fordele og ulemper:

Fordele ved *Forslaget med ruderanlæg* i forhold til *Forslaget med B-anlæg*

- 1) Det åbne land vest for den nuværende rute 9 berøres ikke af selve motorvejen, men kun af de vestlige ramper i tilslutningen til Ring Nord, hvilket betyder et væsentligt mindre indgreb i hasselmusens levesteder end i *Forslaget med B-anlæg*. Som afværgeforanstaltning foreslås etablering af en erstatningsbiotop i form af et 10 m bredt og 0,7 km langt levende hegn af nærmere defineret botanisk sammensætning, som skal plantes langs vestsiden af motorvejen nord for Ring Nord.
- 2) Da motorvejen nord for Sørupvej ligger øst for den nuværende rute 9, kan man opretholde forbindelsen mellem Sørupvej og den del af den nuværende rute 9, der er beliggende nord for Sørupvej.

I *Forslaget med B-anlæg* skærer motorvejen den nuværende rute 9 150 m nord for Sørupvej. Her forudsættes anlagt en 250 m lang sti som forbindelse mellem Sørupvej og den del af den nuværende rute 9, der er beliggende nord for Sørupvej.

- 3) *Forslaget med ruderanlæg* er 54 mio. kr. billigere end *Forslaget med B-anlæg* (prisniveau medio 2004 ved 50 % budgetsikkerhed).

Ulemper ved *Forslaget med ruderanlæg* i forhold til *Forslaget med B-anlæg*

- 1) Der vil fortsat være samme korte afstand mellem det signalregulerede kryds ved Odensevej og det østlige signalregulerede rampekryds på Ring Nord som i den nuværende situation. Vejdirektoratets trafikberegninger har imidlertid vist, at der vil kunne opnås en tilfredsstillende trafikafvikling på Ring Nord

gennem de to kryds, idet det vestlige rampekryds flyttes mod vest, således at der bliver større afstand mellem det østlige og det vestlige rampekryds på Ring Nord.

- 2) Da motorvejen føres ind i den nuværende 4-sporede strækning af rute 9 nord for Ring Nord, vil de ejendomme, der grænser op til østsiden af den nuværende rute 9 længere mod syd, ikke opnå nogen reduktion af støjbelastningen, som det vil være tilfældet, hvis *Forslaget med B-anlæg* gennemføres (det drejer sig om ca. 30 boliger med adresser på Odensevej og Stubbevungen).
- 3) En samkørselsplads ved Ring Nord må placeres vest for de vestlige ramper og dermed i lidt større afstand fra byen end i *Forslaget med B-anlæg*.
- 4) Det er muligt at etablere en gennemgående lokal vejforbindelse i nordlig forlængelse af kommunevejen Odensevej parallelt med motorvejen uden at ekspropriere bygninger øst for den nuværende Odensevej, men vejen kommer til at forløbe tæt langs rute 9 på en ca. 800 m lang strækning, hvorfor vil det blive nødvendigt at opsætte en visuel barriere i form af en lodret skærm mellem de to veje, således at trafikanterne på den ene vej ikke bliver distraheret af synet af trafikken på den anden vej.
- 5) Til anlæg af en ny nordvendt tilkørselsrampe fra Ring Nord skal foretages ekspropriation fra ejendommene langs vestsiden af Odensevej nord for Ring Nord, hvor der bl.a. ligger et stenhuggeri, og hvor der er ansøgt om byggetilladelse til et autoværksted.
- 6) Svendborg Kommunes genbrugsplads skal eksproprieres.
- 7) Da motorvejen føres ind i den nuværende 4-sporede strækning af rute 9 ca. 0,5 km nord for Ring Nord, forbliver frihøjden under Ring Nord og under Faaborgvej uændret i forhold til i dag.

Frihøjden under den østlige kørebane under de to veje kan imidlertid øges ved at sænke kørebanelen, hvilket er vurderet at ville koste 8 mio. kr. (prisniveau medio 2004). Herefter vil de fleste af vindmølletransporterne kunne benytte rute 9 hele vejen fra Langeland til Den Fynske Motorvej, under forudsætning af at man vil tillade zig-zag-kørsel fra det ene kørespor til det andet på den østlige kørebane under de 3 broer syd for Faaborgvej, jævnfør afsnit 5 ovenfor.

De samlede anlægsomkostninger til etablering af frihøjde 4,5 m (i begge vejsider) under alle 5 broer er vurderet til 29 mio. kr. (prisniveau 2004).

Hvis der ikke etableres tilstrækkelig frihøjde på rute 9 i forbindelse med motorvejsafslutningen i Svendborg, må de ekstraordinært høje og ekstraordinært lange særtransporter fortsat føres gennem Svendborg By, hvilket stiller særlige krav til udformningen af rundkørslen og krydsene på Ring Nord. Bl.a. kan det blive nødvendigt at indrette skilte, signalmaster og andre master på en sådan måde, at de kan lægges ned, når transporterne skal passere gennem rundkørslen eller fortage svingmanøvrer gennem krydsene.

Ulemper ved Forslaget med ruderanlæg i forhold til anlægslovens projekt

- 1) De vestlige ramper i tilslutningen til Ring Nord anlægges i det åbne land vest for den nuværende rute 9 og berører hasselmusens levested nord for Ring Nord. Som afværge-foranstaltning foreslås etablering af en erstatningsbiotop i form af et 10 m bredt og 0,7 km langt levende hegn af nærmere defineret botanisk sammensætning, som skal plantes langs vestsiden af motorvejen nord for Ring Nord.
- 2) *Forslaget med ruderanlæg* er 38 mio. kr. dyrere end *anlægslovens projekt* (prisniveau medio 2004 ved 50 % budgetsikkerhed).

7. Fordele og ulemper ved anlægslovens projekt

I *Anlægslovens projekt* føres motorvejen ind i den nuværende 4-sporede strækning af rute 9 ca. 0,5 km nord for Ring Nord.

Fordele ved anlægslovens projekt i forhold til Forslaget med B-anlæg og Forslaget med ruderanlæg

- 1) *Anlægslovens projekt* er 92 mio. kr. billigere end *Forslaget med B-anlæg* og 38 mio. kr. billigere end *Forslaget med ruderanlæg*.
- 2) Der kræves ikke arealerhvervelser vest for motorvejen.

Ulemper ved anlægslovens projekt i forhold til Forslaget med B-anlæg og Forslaget med ruderanlæg

Tilslutningsanlægget mellem Svendborgmotorvejen og Ring Nord vil med den udformning, som var forudsat i *anlægslovens projekt*, ikke kunne afvikle den forventede fremtidige trafik i myldretiden.

Kapaciteten i rute 9's nuværende tilslutningsanlæg ved Ring Nord er allerede i dag hårdt udnyttet, og der må forventes stigende kødannelser i myldretiden, når de nordlige etaper af Svendborgmotorvejen åbnes for trafikken.

8. Vejdirektoratet udsender Rapport 288 med de reviderede forslag

8. september 2004 blev den reviderede rapport udsendt til relevante offentlige myndigheder etc. samt til de borgere, der havde besvaret Vejdirektoratets høring i 2003, og Fyns Amt samt Svendborg og Egebjerg Kommuner blev anmodet om at fremsende en udtalelse til Vejdirektoratet senest 30. september 2004.

Vejdirektoratet modtog herefter udtalelser fra Fyns Amt samt Svendborg, Egebjerg og Rudkøbing Kommuner, som refereret nedenfor.

9. Udtalelse fra Fyns Amt af 30. september 2004

Fyns Amt finder, at det er overordentligt vigtigt at vælge den rigtige løsning fra starten, idet motorvejsanlægget vil være en bindende struktur for byudviklingen og erhvervsudviklingen i Svendborgområdet og Langeland mange år frem.

Amtet finder, at *Forslaget med B-anlæg* samlet set giver den bedste og mest fremtidssikrede løsning.

For *Forslaget med ruder anlæg* taler anlægsøkonomien og evt. mulighederne for en fleksibel regulering af trafikafviklingen i signalanlæg.

For *Forslaget med B-anlæg* taler bl.a.

- at der er bedre pladsforhold og længere afstand mellem krydsene på Ring Nord, hvilket medfører, at der på sigt vil være bedre mulighed for om- og udbygning af krydsene på Ring Nord
- at problemet med begrænset frihøjde på rute 9 under broerne syd for Ring Nord (og syd for Faaborgvej) bliver lettere at løse (idet *Forslaget med B-anlæg* indebærer, at frihøjden under Ring Nord og under Faaborgvej øges til 4,5 m)
- at samkørselspladsen får en optimal placering på Ring Nord tæt ved tilslutningsanlægget til motorvejen
- at *Forslaget med B-anlæg* medfører en bedre forebyggelse af fremtidige trafikstøjgener

Endvidere anbefaler amtet, at frihøjden under de resterende 3 broer øges til 4,5 m som en del af projektet.

10. Udtalelse fra Svendborg Kommune af 29. september 2004

Svendborg Kommune anerkender de trafikberegninger, som Vejdirektoratet har gennemført for de reviderede forslag, men er fortsat af den opfattelse, at *Forslaget med B-anlæg* vil give den bedste trafikafvikling i kraft af den større afstand mellem krydset Odensevej/Ring Nord og det østlige rampekryds.

Svendborg Kommune fremhæver endvidere følgende fordele ved *Forslaget med B-anlæg*:

- Samkørselspladsen får en optimal placering på Ring Nord tæt ved tilslutningsanlægget til motorvejen og tæt ved Svendborg by.

Svendborg Kommune har desuden ønske om etablering af et minitransportcenter, eventuelt tilknyttet service- og informationsfaciliteter for turister, som både trafikalt og landskabeligt vil være at foretrække sammen med samkørselspladsen i *Forslaget med B-anlæg* (Svendborg Kommune har netop igangsat en behovsundersøgelse og analyse vedrørende et fremtidigt minitransportcenter og har forventninger om betydelige positive effekter for det lokale erhvervsliv og den lokale økonomi).

- Problemet med begrænset frihøjde under broerne i Svendborg bliver lettere at løse til fordel for bl.a. vindmølleindustrien, som udgør en væsentlig faktor i lokal og regional økonomi og arbejdsmarked.
- Linjeføringen gennem det åbne land vest for den nuværende rute 9 frem til Faaborgvej i Svendborg giver mulighed for at skabe en helt anden rumlig og visuel kvalitet ved ankomsten til Svendborg end den nuværende 4-sporede strækning af rute 9, som jo indgår i *Forslaget med ruderaanlæg*.
- I *Forslaget med B-anlæg* vil motorvejen med tilhørende beplantning kunne blive den veldesignede og markante overgang mellem by og land. I en samlet landskabsplanlægning vil det kunne blive vurderet, om der langs motorvejens østside kunne etableres en landskabstilpasset afrunding af det, der i dag fremstår som et inhomogent erhvervsområde langs østsiden af Odensevej.
- Linjeføringen vest for den nuværende rute 9 indebærer mindre behov for ekspropriation af ejendomme øst for den nuværende Odensevej end *Forslaget med ruderaanlæg*. Sidstnævnte forslag vil medføre ekspropriation af Svendborg Kommunes genbrugsstation, hvilket vil være uheldigt, fordi den nuværende lokalisering er væsentlig for Svendborg Kommune bl.a. på grund af de logistiske sammenhænge med forbrændingsanlæg og komposteringsanlæg.

- Linjeføringen vest for den nuværende rute 9 betyder, at der vil være færre boliger, der belastes med støj, end hvis man gennemfører *Forslaget med ruderanlæg*, hvor der ikke vil blive opsat støjskærme syd for Ring Nord, idet der her ikke bliver tale om nyanlæg på rute 9.

11. Udtalelse fra Egebjerg Kommune af 29. september 2004

Egebjerg Kommunes Teknik- og Miljøudvalg anbefaler *Forslaget med B-anlæg*. Det fremhæves, at samkørselspladsen med busholdeplads kan placeres tæt ved Svendborg by i dette forslag, og at der bliver gode forhold for cykeltrafikken mellem Egebjerg Kommune og Svendborgs vestlige bydel, herunder erhvervsområdet. Endelig anføres, at man med dette forslag mere tror på en optimal trafikafvikling i krydset ved Odensevej.

12. Udtalelse fra Rudkøbing Kommune af 29. september 2004

Rudkøbing Kommune gør opmærksom på vindmølleindustriens transportproblemer, som skyldes, at frihøjden på rute 9 under 5 broer i Svendborg kun er 4,0 m. Kommunen ønsker, at frihøjden øges til 4,5 m under de 5 broer *i begge vejsider*, idet der er behov for at kunne gennemføre høje transporter både til og fra Langeland.

Kommunen fremhæver, at det er vigtigt for Langeland, at erhvervslivet på øen ikke handicappes af begrænsninger i transportmulighederne, som skyldes, at vejstandarden her er ringere end andre steder.

13. Vejdirektoratets bemærkninger til udtalelserne

Anlægsomkostninger

Gennemførelse af amtets og kommunernes anbefaling af *Forslaget med B-anlæg* samt forøgelse af frihøjden til 4,5 m under 3 broer i Svendborg vil indebære meromkostninger på 92+15 mio. kr. = 107 mio. kr. i forhold til anlægslovens projekt (prisniveau medio 2004 ved 50 % budgetsikkerhed).

Trafikafvikling

I begge forslag indgår en betydelig forøgelse af kapaciteten i krydsene på Ring Nord, og begge forslag må betragtes som godt fremtidssikrede.

Mens *Forslaget med B-anlæg* udmærker sig ved god afstand mellem de nævnte kryds, udmærker *Forslaget med ruderanlæg* sig ved mulighederne for en fleksibel regulering af trafikafviklingen i signalanlæg.

Samkørselsplads/busholdeplads

Samkørselspladsen ligger tættest på Svendborg by med direkte tilslutning til de østlige ramper på Ring Nord i en rundkørsel i *Forslaget med B-anlæg*.

I *Forslaget med ruderanlæg* ligger samkørselspladsen i lidt større afstand fra Svendborg by med tilslutning til Ring Nord i et T-kryds (vigepligtskryds) vest for de vestlige ramper, der er tilsluttet Ring Nord i en rundkørsel. Det kan overvejes, om samkørselspladsen med fordel kunne tilsluttes denne rundkørsel (i givet fald kunne T-krydset undværes).

Endvidere kan for begge forslag overvejes, om samkørselspladsen kan kombineres med det af Svendborg Kommune ønskede minitransportcenter.

Støj

Kun i *Forslaget med B-anlæg*, hvor motorvejen forlænges mod syd til Faaborgvej, indgår reduktion af støjen i boligområdet øst for rute 9.

Hvis samme fordel skulle opnås i *Forslaget med ruderanlæg*, ville det kræve opsætning af støjskærm langs østsiden af den eksisterende rute 9, hvilket ikke indgår i projektet, da der ikke er tale om nyanlæg her. En sådan støjskærm vurderes at koste ca. 10 mio. kr.

Æstetik

I *Forslaget med B-anlæg* giver forlængelsen af motorvejen gennem det kuperede landskab vest for den udbyggede del af byen mulighed for at optimere det visuelle indtryk for trafikanterne omkring vejens indføring i byen.

I *Forslaget med ruderanlæg* fastholdes den nuværende linjeføring for indføringen i byen (syd for et punkt 500 m nord for Ring Nord) og dermed den nuværende vestlige afgrænsning af erhvervsområdet nord for Ring Nord. På en 800 m lang strækning, hvor rute 9 kommer til at forløbe tæt langs Odensevejs forlængelse mod nord, opsættes en visuel barriere i form af en lodret skærm.

Cykeltrafik

I begge forslag opretholdes de eksisterende cykelstier langs Ring Nord og føres med rundt i de planlagte rundkørsler på denne. Cyklisternes har således principielt samme vilkår i de to forslag.

(Den væsentligste forskel haves for cykeltrafikken fra øst mod vest ved passage af det østlige rampekryds, hvor tilkørselsrampen for trafik fra øst mod nord er udformet som shunt i *Forslaget med B-anlæg* og signalreguleret i *Forslaget med ruderanlæg*. Det betyder, at der i *Forslaget med B-anlæg* enten skal være vigepligt for de ligeudkørende cyklister eller for de højresvingende bilister).

14. Indstilling

Vejdirektoratet kan konkludere, at såvel *Forslaget med B-anlæg* som *Forslaget med ruderanlæg* er fuldt brugbare løsninger på afslutningen af motorvejen i Svendborg. Begge forslag vil således kunne afvikle den forventede trafik i 2015 gennem de belastede kryds på Ring Nord.

Med gennemførelse af *anlægslovens projekt* uden ændringer vil der kunne forventes betydelige kødannelser i myldretiden i tilslutningsanlægget ved Ring Nord.

Opfyldelse af anlægsloven for Svendborgmotorvejen vil kunne ske ved gennemførelse af:

1. *Anlægslovens projekt*, hvor motorvejen føres ind i den nuværende 4-sporede strækning af rute 9 ca. 0,5 km nord for Ring Nord. Her må man være forberedt på senere at skulle gennemføre forbedringer af tilslutningsanlægget ved Ring Nord for at få trafikken afviklet uden betydelige kødannelser.
2. *Forslaget med ruderanlæg*, hvor motorvejen føres ind i den nuværende 4-sporede strækning af rute 9 ca. 0,5 km nord for Ring Nord lige som i anlægslovens forslag, og hvor de vestlige ramper i tilslutningen til Ring Nord flyttes ud i det åbne land vest for den nuværende rute 9.
3. *Forslaget med B-anlæg*, hvor motorvejen forlænges ca. 1,5 km mod syd i en linje gennem det åbne land vest for den nuværende rute 9, og der etableres et helt nyt tilslutningsanlæg ved Ring Nord.

Forslaget med B-anlæg indeholder en række fordele i forhold til *anlægslovens projekt* og i forhold til *Forslaget med ruderanlæg* og foretrækkes derfor af Fyns Amt og Svendborg og Egebjerg Kommuner.

På baggrund af de foretagne undersøgelser og høringen herom indstiller Vejdirektoratet følgende:

Primært indstilles:

Forslaget med ruderanlæg som det forslag, der i prognoseåret 2015 løser trafikafviklingsproblemerne i tilslutningen ved Ring Nord, og som i forhold til *anlægslovens projekt* indebærer de mindste meromkostninger:

38 mio.kr. (prisniveau medio 2004 ved 50 % budgetsikkerhed).

Subsidiært indstilles:

Forslaget med B-anlæg som det forslag, der ønskes af Fyns Amt og Svendborg og Egebjerg Kommuner. Dette forslag indebærer i forhold til *anlægslovens projekt* meromkostninger på:

92 mio.kr. (prisniveau medio 2004 ved 50 % budgetsikkerhed).

Tilvalg, frihøjde

Amtet og kommunerne i det sydfynske område og på Langeland har ønske om, at der sikres en frihøjde på 4,5 m på rute 9 i Svendborg, hvor der i dag kun er frihøjde 4,0 m på en strækning af rute 9, der ikke er omfattet af anlægsloven.

Opfyldelse af dette ønske vil koste 29 mio. kr., såfremt man gennemfører *Forslaget med ruderanlæg*, og 15 mio. kr., såfremt man gennemfører *Forslaget med B-anlæg*.

Gennemførelse af *Forslaget med ruderanlæg* plus frihøjdeprojektet vil således indebære meromkostninger i forhold til anlægsloven på i alt 67 mio. kr. (prisniveau medio 2004 ved 50 % budgetsikkerhed).

Gennemførelse af *Forslaget med B-anlæg* plus frihøjdeprojektet vil indebære meromkostninger i forhold til anlægsloven på i alt 107 mio. kr. (prisniveau medio 2004 ved 50 % budgetsikkerhed).

Hvis frihøjden ikke øges under broerne, må særtransporterne fra Langeland fortsat føres gennem gaderne i Svendborg. Det betyder, at de tre kryds på Ring Nord, som er omfattet af motorvejsprojektet, må udformes, så de kan forceres af de op til 50 m lange særtransporter.

Tilvalg, støjskærm

Da motorvejen i *Forslaget med ruderanlæg* føres ind i den nuværende 4-sporede strækning af rute 9 nord for Ring Nord, vil de ejendomme, der grænser op til østsiden af den nuværende rute 9 længere mod syd, ikke opnå

nogen reduktion af støjbelastningen, som det vil være tilfældet, hvis *Forslaget med B-anlæg* gennemføres (det drejer sig om ca. 30 boliger med adresser på Odensevej og Stubbevungen).

De to forslag kan til en vis grad "ligestilles" på dette punkt ved at supplere *Forslaget med ruderanlæg* med en støjskærm ved Stubbevungen, som skønsmæssigt vil kunne opføres for ca. 10 mio. kr.

Med venlig hilsen

Michael Schrøder
Anlægsschef