

**DATO**

2. december 2011

**DOKUMENT**

11/14630-2

**SAGSBEHANDLER**

Hans-Carl Nielsen

**MAIL**

hcn@vd.dk

**TELEFON**

7244 3652

## **BILAG 1**

# **INDSTILLING VEDR. UDBYGNING AF FYSKE MOTORVEJ SYD OM ODENSE FRA 4 TIL 6 SPOR**

### **1. VVM-processen**

Motorvejen syd om Odense udgør en del af den sidst åbnede etape af Fynske Motorvej. Strækningen blev åbnet i 1985 og er ca. 13 km lang. Trafikken er i dag på ca. 50.000-60.000 køretøjer i døgnet. Motorvejen er præget af stigende fremkommelighedsproblemer og uheld bl.a. ved tilslutningsanlæggene.

VVM-undersøgelsen er gennemført i perioden fra april 2010 til maj 2011. Arbejdet har været fulgt af et teknikerudvalg med deltagelse af Odense Kommune og Fyns Politi. Miljøcenter Odense deltog som observatør i udvalget.

Der er i VVM-redegørelsen undersøgt et hovedforslag og en række andre løsningsmuligheder for tilslutningsanlæg mv.

VVM-redegørelsen omfatter følgende 3 rapporter:

Rapport 376: Sammenfattende rapport

Rapport 377: Miljø

Rapport 378: Arealer.

VVM-redegørelsen har været fremlagt i offentlig høring fra den 15. juni til den 15. august 2011. Rapporterne har kunnet downloades på Vejdirektoratets hjemmeside. Den sammenfattende rapport har endvidere været fremlagt til afhentning i rådhuset og bibliotekerne i Odense Kommune og har endvidere kunnet rekvireres hos Schultz Boghandel.

Den sammenfattende rapport er sendt til en række myndigheder, institutioner, interesseorganisationer og foreninger mv. Hustande inden for en afstand på 200 m fra undersøgelsesområdet har modtaget et orienteringsbrev.

VVM-redegørelsen blev sendt til Transportministeriet den 10. juni med henblik på Transportministeriets oversendelse til Folketingets Trafikudvalg.

Der har i den afsluttende høringsperiode været afholdt et borgermøde i Odense den 22. juni 2011.

Der er i høringsperioden modtaget 43 høringssvar, heraf 5 fra myndigheder og 2 fra interesseorganisationer. De øvrige høringssvar er fra borgere og grundejerforeninger mv. Blandt høringssvarene fra borgerne er der høringssvar med flere underskifter. Høringssvarene omfatter således et større antal borgere, hvoraf de fleste bor i området op til motorvejen.

## 2. Kort beskrivelse af VVM-redegørelsens forslag til udbygning af motorvejen

VVM-redegørelsen omfatter udvidelse af motorvejen syd om Odense fra 4 til 6 spor. Strækningen er på 13 km. Se kortet nedenfor. I VVM-redegørelsen er strækningen blevet opdelt i to delstrækninger:

- En bystrækning på 8 km
- En strækning i åbent land på 5 km.



På bystrækningen foreslås udvidelsen af motorvejen til 6 spor at ske ved at begrænse motorvejens fremtidige tværprofil mest muligt. Kørebanelne foreslås at blive 3,5 m og midterrabatten foreslås udformet som New Jersey autoværn for at spare plads. På grund af pladsmangel forudsættes det, at nødsporene stopper ved broerne over motorvejen. Det nye tværprofil bliver på 33,0 m.

Med denne løsning opnår man at gennemføre udvidelsen af motorvejen på bystrækningen uden at skulle nedrive alle de broer, som fører over motorvejen. Det medfører væsentlige besparelser i projektet. Den skilte maksimale hastighed på bystrækningen forudsættes at blive 110 km/t.

På strækningen i åbent land foreslås et mere almindeligt tværprofil med kørespor på 3,75 m. Det nye tværprofil bliver på 37,5 m. Der vil være mulighed for en skiltet maksimal hastighed på 130 km/t.

Som følge af, at der skal opføres et nyt Odense Universitets Hospital foreslås der etableret et nyt tilslutningsanlæg 50 (TSA 50) til blandt andet at betjene hospitalets mange ansatte og patienter. Odense Kommune har planer om, at den eksisterende Munkebjergvej forlænges frem til hospitalet og videre til motorvejen. Etableringen af det nye tilslutningsanlæg og forlængelsen af Munkebjergvej skal således ses som to projekter, der er gensidigt afhængige af hinanden. Samtidigt nedlægges det eksisterende TSA 50.

Odense Kommune har i forbindelse med gennemførelsen af VVM-undersøgelsen ønsket, at Munkebjergvejs forlængelse føres frem til Svendborgvej syd for motorvejen. Det har medført, at tilslutningsanlægget i hovedforslaget blev foreslået udformet som et såkaldt S-anlæg. S-anlægget indgår derfor som hovedforslag i VVM-redegørelsen.

Hvis man ikke skulle videreføre Munkebjergvejs forlængelse til Svendborgvej syd for motorvejen, ville det være naturligt at udforme tilslutningsanlægget som et trompetanlæg. Et sådant anlæg er også fremlagt i VVM-redegørelsen. Anlægget er væsentligt billigere end et S-anlæg.

I VVM-redegørelsen foreslås det eksisterende tilslutningsanlæg 51 udskiftet, fordi der allerede i dagens situation er problemer med trafikafviklingen med heraf følgende dannelse af køer i tilslutningsanlægget.

Motorvejen udstyres med støjreducerende belægning, og der opføres støjafskærmning på over 5.000 m fordelt på begge sider af motorvejen. Det medfører, at størstedelen af boligområderne og et kolonihaveområde udstyres med 4 m høje støjskærme.

Som følge af udvidelsen af motorvejen, forudsættes det, at de bevoksede skråninger afgraves og tilplantes på ny.

Der gennemføres en hel række afværgeforanstaltninger for enten at undgå eller modvirke skader på natur og miljø. Det drejer sig bl.a. om anlæg af nye eng- og mosearealer, fredskov, erstatningsvandhuller mv. og forbedring af underføringen af Lindved Å som faunapassage.

Samlet set vurderes udvidelsen af motorvejen med de indarbejdede afværgeforanstaltninger ikke at medføre væsentlige påvirkninger af de naturmæssige interesser. Herved kan den økologiske funktionalitet i områderne langs strækningen blive opretholdt.

Det skønnes, at der skal erhverves arealer på ca. 38 ha til udvidelse af motorvejen, nye regnvandsbassiner mv. Det påregnes endvidere, at ca. 15-20 ejendomme skal totaleksproprieres.



Anlægsarbejderne forventes at kunne gennemføres på ca. 3 år. Før anlægsarbejderne kan begynde, vil der gå 1-2 år med detailprojektering og ekspropriationer.

Ud over det ovenfor beskrevne hovedforslag er der undersøgt en række andre muligheder vedrørende udformningen af den udbyggede motorvej, som er nærmere beskrevet i VVM-redegørelsen. Det drejer sig om:

1. Trompetanlæg i nyt TSA 50
2. Eksisterende TSA 50 bevares
3. Ruderanlæg med forbindelsesveje ved TSA 51
4. Lukning af TSA 51
5. Stioverføring i stedet for stiunderføring ved TSA 50
6. Skråningerne på bystrækningen bevares
7. Nødspor føres bag om brosjøler
8. Sideudvidelse af broerne over Odense Ådal
9. Arkitektonisk udformning af TSA 51.

### **3. Hørings svar**

#### **3.1 Generelle bemærkninger**

Vejdirektoratet har efter den offentlige høring af VVM-redegørelsen udarbejdet et høringsnotat med en oversigt over de modtagne hørings svar, et resumé af svarene og Vejdirektoratets bemærkninger hertil.

I det følgende redegøres for hovedindholdet af de hørings svar, som Vejdirektoratet har modtaget ved den offentlige høring. I relevant omfang er anført Vejdirektoratets bemærkninger til hørings svarene.

#### **3.2 Hørings svar fra kommunale, regionale og statslige myndigheder**

##### **Odense Kommune (Forvaltningen)**

Odense Kommune bemærker, at der for indeværende udelukkende er tale om administrative bemærkninger med forbehold for efterfølgende politisk stillingtagen.

##### *Hovedforslaget*

Odense Kommune finder, at Vejdirektoratets hovedforslag er det mest hensigtsmæssige forslag i forhold til kommunens trafikplanlægning og skal derfor støtte dette forslag.

##### *Tilslutningsanlæg 50*

Odense Kommune må tage forbehold for hovedforslagets udformning af tilslutningsanlæg 50 på Munkebjergvejs forlængelse. Det skyldes, at kommunen først kan tage stilling til, hvilken type af tilslutningsanlæg (S-anlæg, trompetanlæg eller andet) der foretrækkes i forbindelse med den politiske behandling af kommunens VVM-redegørelse for Munkebjergvejs forlængelse. Kommunen



vil orientere Vejdirektoratet om kommunens holdning til tilslutningsanlægget, så snart den politiske afgørelse foreligger.

*Vejdirektoratet* noterer sig, at Odense Kommune tager forbehold indtil den politiske behandling af VVM-redegørelsen for Munkebjergvejs forlængelse.

#### *Tilslutningsanlæg 51*

Odense Kommune vurderer, at hovedforslagets løsning for dette tilslutningsanlæg samlet set skaber færrest gener og skal derfor støtte denne løsning.

Udover hovedforslagets ombygning af tilslutningsanlægget, beskriver Vejdirektoratet to alternativer. I det første alternativ beskrives muligheden for at ændre tilslutningsanlægget til et nyt rudern anlæg hvorved Stenløsevej lukkes ved motorvejen, og der anlægges nye forbindelsesveje i "baglandet".

I det andet alternativ nedlægges ramperne til motorvejen og dermed tilslutningsanlægget. Kommunen kan ikke støtte nogen af de to alternativer for tilslutningsanlæg 51.

Især en nordlig forbindelsesvej i Dalum vil skabe problemer, idet der vil være tale om en stærkt trafikeret vej forbi en skole og en sportshal samt gennem et boligkvarter. Den nye vej vil erstatte en sti, der benyttes meget af området børn og unge til og fra skole og fritidstilbud. Samtidig griber den foreslåede vej ind i det areal, der i dag benyttes af fritidsbrugere ved Dalumhallen, og hvor lokale foreninger går med tanker om at etablere tennisbaner op til stien. En vej på dette sted vil forringe trafikikkerheden og de rekreative muligheder for området.

Odense Kommune kan heller ikke tilslutte sig en lukning af tilslutningsanlæg 51, idet en lukning vil have negative konsekvenser for fordelingen af trafikken på kommunens vejnet omkring andre tilslutningsanlæg til motorvejen.

*Vejdirektoratet* noterer sig Odense Kommunes bemærkninger herunder de problemer, som alternativet med lukning af Stenløsevej nord og syd for motorvejen og etablering af forbindelsesveje vil medføre.

#### *Stioverføring eller -underføring ved tilslutningsanlæg 50*

Det er Odense Kommunes opfattelse, at en stioverføring vil være at foretrække frem for en stiunderføring ved tilslutningsanlæg 50.

Det fremgår af VVM-redegørelsen, at en underføring kun får et tværsnit på 2,5 x 5 m, hvilket med en længde på over 40 m medfører, at den bliver ret mørk.

Odense Kommune er af den opfattelse, at stiforbindelsen over motorvejen ved tilslutningsanlæg 50 bør udformes således, at den indbyder mest muligt til anvendelse. Dette er særlig vigtigt set i lyset af de mange nye turmål for cyklister og gående, der forventes nord for motorvejen ved tilslutningsanlæg 50. En overføring vil, i forhold til en underføring, give forbedret tryghed for de borgere, der skal benytte stien til og fra arbejde, skole og i fritiden og dermed øge anvendelsen af forbindelsen. Da udgiften til en stioverføring anføres at være af nogenlunde samme størrelsesorden som en underføring, bør en overføring foretrækkes. Hvis det alligevel besluttes at etablere en stiunderføring, bør den være min. 3 m høj, og der bør være belysning 24 timer i døgnet.



Vejdirektoratet noterer sig Odense Kommunes bemærkninger. Vejdirektoratet vil vurdere mulige justeringer ved detailprojekteringen henset til de økonomiske konsekvenser. Merudgifterne til en stioverføring er 3,7 mio. kr. (samlet anlægsoverslag).

#### *Skråninger langs motorvejen*

Odense Kommune bemærker, at det i VVM-redegørelsen anføres som alternativ til hovedforslaget, at der kan etableres betonstøttemure langs motorvejsudbygningen for at bevare en del af de eksisterende skråninger og beplantningen herpå. Hvis denne løsning besluttet, kunne en løsning med stålspuns, vurderes som alternativ til betonstøttemure.

Vejdirektoratet vurderer, at støttevægge, herunder eventuelt som stålspuns, enten vil være meget omkostningsfulde eller u hensigtsmæssige i forbindelse med anlægsarbejdet. Vejdirektoratet mener derfor ikke, at der er baggrund for at ændre på hovedforslaget, hvor skråningerne afgraves.

#### *Arkitektonisk udformning af tilslutningsanlæg 51*

Odense Kommune finder umiddelbart, at det vil være en god idé at udforme et nyt tilslutningsanlæg 51 med sit eget design og udtryk.

Når man som bilist i dag kører på motorvejen syd om Odense, er det meget svært at orientere sig og have noget genkendeligt til at hjælpe én med at huske, hvor man skal af, hvis man ikke kan huske nummeret på sin afkørsel. Nogle opdager ikke de er kørt forbi Odense, da motorvejen bare opfattes som en "grøn tunnel".

Når Vejdirektoratet nu skal til at bygge nyt, er det kommunens opfattelse, at det er en oplagt mulighed at give stedet noget "identitet" og tilføje det noget ekstra. Et godt eksempel herpå er lyskunsten på broerne ved Nyborg.

Vejdirektoratet noterer sig kommunens bemærkninger.

#### *Støjdæmpning*

Odense Kommune finder det positivt, at Vejdirektoratet lægger op til, at der som led i motorvejsudbygningen skal udlægges støjdæmpende asfalt, foretages forhøjelse af eksisterende støjvolde, etableres nye støjskærme samt gives tilbud om tilskud til støjisolering af boliger, der belastes med støj over 63 dB.

Kommunen kan imidlertid konstatere, at selv med de tiltag, der foreslås af Vejdirektoratet, vil motorvejen syd om Odense, også efter udbygningen, være årsag til en væsentlig støjbelastning af sine omgivelser. I hovedforslaget er der således 1.575 boliger i Odense Kommune, der belastes med en støj, der overskrider Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB for boliger, hvis der alene medtages støjbidraget fra motorvejen og tilslutningsanlæg. Hvis også støjbidraget fra større lokalveje nær motorvejen medregnes, stiger antallet af støjbelastede boliger til 2.064.

Odense Kommune er af den opfattelse, at Vejdirektoratet bør følge Miljøstyrelsens vejledning ved udbygningen af motorvejen syd om Odense og dermed yderligere begrænse antallet af støjbelastede boliger.

Det fremgår ikke af VVM-redegørelsen i, hvor høj grad motorvejsudbygningen indebærer overskridelser af grænseværdierne for andet end boliger. Der er dog set på støjbelastningen af kolonihaver. Odense Kommune finder, at der i det videre arbejde med projektet bør ses på mulighederne for en bedre bekæmpelse af støjbelastningen fra motorvejsudbygningen - dvs. ud over hvad der foreslås af Vejdirektoratet.



Der bør i denne sammenhæng ses på muligheden for udlægning af støjdæmpende asfalt – f.eks. drænasfalt - med en større støj-dæmpende effekt end den type asfalt, som Vejdirektoratet foreslår.

Der bør også ses på muligheden for placering og etablering af supplerende støjafskærmning, f.eks. ved Assensvej og ved Munkebjergvejs forlængelse, hvor Vejdirektoratet har fravalgt støj-dæmpning, da man ikke finder, at støjreduktionen står mål med omkostningerne.

Endvidere bør der ses på støj-dæmpning over for andre anvendelser end boliger.

Endelig bør muligheden for at tilbyde tilskud til facadeisolering overvejes, ikke bare til boligerne i det åbne land, men til alle boliger, hvor støjgrænsen ikke overholdes – dvs. også til boliger langs bystrækningen.

Det bør i denne sammenhæng overvejes også at give et tilbud til boliger, der belastes med støj mellem 58 og 63 dB, idet disse boliger, med Vejdirektoratets nuværende tilbud, ikke tilgodeses.

*Vejdirektoratet* noterer sig, at Odense Kommune finder det positivt, at der i hovedforslaget lægges op til, at der som led i motorvejsudbygningen skal udlægges støj-dæmpende asfalt, foretages forhøjelse af eksisterende støjvolde, etableres nye støjskærme samt gives tilbud om tilskud til støjisolering af boliger, der belastes med støj over 63 dB.

Odense Kommune mener imidlertid ikke, at disse initiativer er tilstrækkelige og henviser bl.a. til Miljøstyrelsens vejledning om trafikstøj.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at Miljøstyrelsens vejledning gælder for etablering af nye boliger op til planlagte og eksisterende veje. Der er ikke fastsat vejledende grænseværdier for støjen fra eksisterende og nye veje, men Miljøstyrelsen finder, at der bør tages samme hensyn til støjen, når man planlægger nye veje og vejudbygninger, som når man planlægger nye boliger.

Efter Vejdirektoratets opfattelse må målet være at nedbringe støjen mest muligt under hensyntagen til de anlægstekniske forhold og økonomi i forhold til den støjmæssige effekt.

Det er *Vejdirektoratets* vurdering, at det vil være meget vanskeligt at opnå yderligere støjreduktioner ved de tiltag, som normalt anvendes til støjbekæmpelse. Den mest effektive reduktion af støjen ville stort set kun kunne ske ved overdækning af hele motorvejen igennem Odenses byområde. Dette kan imidlertid ikke anses for at være et realistisk alternativ.

Der er foretaget analyser af virkningen af henholdsvis 5 m og 6 m høje støjskærme i udvalgte punkter langs udbygningsstrækningen. Beregningerne viser, at der i forhold til en 4 meter høj skærm kun kan opnås en yderligere reduktion på ca. 0,5-1,0 dB pr. m støjskærmen forhøjes. En støjreduktion på 1,0 dB kan i praksis ikke høres.

Det helt overordnede, realistiske mål må være at søge at begrænse støjen mest muligt under hensyn til de tekniske og økonomiske muligheder. Der er tale om en motorvej, som ligger i en afgravning, hvilket i sig selv reducerer støjen. I hovedforslaget udstyres motorvejen med støjreducerende belægning, og at der opsættes støjskærme på i alt 5.150 m på bystrækningen. Hertil kommer forhøjelse af eksisterende støjvolde.

Det medfører alt i alt, at støjen fra den udbyggede motorvej falder både i forhold til dagens situation og i forhold til situationen i 2020, hvis motorvejen ikke udbygges.

Desuden medfører de støjreducerende initiativer, at antallet af støjramte boliger over 63 dB falder fra 218 boliger i 2008 til 58 boliger, når motorvejen udbygges, hvis man alene ser på støjbidraget fra motorvejen.

489 af de i alt 2.064 støjramte boliger, svarende til ca. 24 % af boligerne, er støjramte som følge af trafikstøjen fra de kommunale veje. Det ligger uden for rammerne af dette projekt at gennemføre støjreducerende initiativer overfor disse boliger.

Med hensyn til støjbelastningen i forhold til kolonihaver, fritidsområder og erhvervsområder indeholder hovedforslaget støjreducerende initiativer i forhold til Haveforeningen Lilletoften og ved Odense Å på den nordlige side af motorvejen. Vejdirektoratet gennemfører normalt ikke støjreducerende initiativer i relation til erhvervsbebyggelse.

Vejdirektoratet har fravalgt støjafskærmning ved motorvejen i nærheden af Assensvej og ved Munkebjergvejs forlængelse, da effekten af støjreduktionen efter Vejdirektoratets vurdering ikke står mål med udgifterne til støjafskærmningen. Ved Assensvej vil en afskærmning kunne nedbringe støjen fra motorvejen med ca. 0-2 dB, mens en afskærmning ved Lindvedparken ikke har nogen registrerbar effekt.

Med hensyn til tilskud til støjisolering vil muligheden for tilskud omfatte alle boliger langs udbygningsstrækningen, dvs. også boligerne i byområdet. Tilskudsordningen omfatter kun boliger med støj over 63 dB efter gældende praksis, der omfatter hele landet.

## **Region Syddanmark - Nyt OUH**

Region Syddanmarks bemærkninger vedrører forholdene i relation til nyt tilslutningsanlæg 50 i forbindelse med etablering af Munkebjergvejs forlængelse og anlæg af gennemgående nødspor.

### *Tilslutningsanlæg 50*

Idet Region Syddanmark henviser til Vejdirektoratets bemærkninger i VVM-redegørelsen, vurderer Region Syddanmark, at den bedste trafikafvikling opnås med den såkaldte trompetløsning, hvorfor det også vil være den bedste løsning for ambulancekørslen til Nyt OUH. Ambulancekørsel kan således foregå uden stop og i bløde kurver fra motorvejen videre til Munkebjergvejs forlængelse.

Region Syddanmark kan ikke støtte, at det eksisterende tilslutningsanlæg 50 ombygges.

Region Syddanmark konstaterer, at løsningen med S-anlægget betyder, at ambulancer fra øst skal igennem et signalanlæg, mens ambulancer fra vest skal igennem to signalanlæg. Der er derfor risiko for, at ambulancer bliver forsinket ved løsningen med S-anlæg, da der kan være kø og rødt lys, og fordi der generelt er tale om skarpere sving, som samlet medfører en lavere hastighed.

Region Syddanmark vurderer, at der vil være tale om en betydelig ambulancekørsel, som vil benytte tilslutningsanlæg 50. For at opnå den bedste trafikbetjening, ikke mindst for ambulancerne, foretrækker Region Syddanmark derfor trompetløsningen.





Region Syddanmark fremkommer med et forslag, som man anbefaler vurderes nærmere. Forslaget går ud på at udbygge S-anlægget med to shunts fra henholdsvis øst og vest.

Region Syddanmarks gør opmærksom på, at man støtter Fyns Politis forslag om et ambulance-spor ved tilslutningsanlæg 50. Region Syddanmark foreslår, at dette gøres ved at anlægge nød-spor eller ambulancespor langs begge de to foreslåede shunts.

Region Syddanmark ønsker, at et nyt tilslutningsanlæg 50 står færdigt i 2015, så byggepladstrafikken kan køre den korteste vej mellem motorvejen og byggepladsen.

*Vejdirektoratet* noterer sig, at Region Syddanmark mener, at den bedste løsning ved udformningen af et nyt tilslutningsanlæg 50 vil være trompetløsningen.

*Vejdirektoratet* mener ikke, at der er grundlag for at udbygge S-anlægget med shunts.

Der vil ved det foreslåede S-anlæg være nødspor fra motorvejen og helt frem til de lysregulerede kryds. Når der er tale om udrykning, vil den øvrige trafik skulle vige for udrykningskøretøjet. Det gælder også i de lysregulerede kryds, uanset om der er grønt lys for den tværgående trafik.

Hvis man ønsker at forbedre forholdene for udrykningskørsel, vil det være muligt at påvirke signalstyringen i de to kryds ved hjælp af udrykningskøretøjets GPS/mobiltelefon. Det kan ske ved, at der før ankomst til de lysregulerede kryds gives signal om at bringe de to kryds til at give grønt for ambulancen. Det samme kan ske ved indkørslen til OUH. Denne løsningsmodel er ikke så omkostningskrævende, men har vist sig at være både effektiv og stabil.

Efter *Vejdirektoratets* vurdering er der ikke noget i den konkrete situation, der særligt berettiger til etablering af en ambulancevej.

Som Region Syddanmark selv nævner, vil man ved at udforme tilslutningsanlæg 50 som et trompetanlæg ikke have de to lysregulerede kryds, og man vil i det hele taget kunne få en effektiv og hurtig trafikafvikling med et anlæg, der har en høj trafikkapacitet. Dette anlæg er samtidig 70-80 mio. kr. billigere end S-anlægget, som det er beskrevet i VVM-redegørelsen.

Det vil være op til en politisk stillingtagen, hvorvidt man ønsker, at et nyt tilslutningsanlæg 50 skal udformes som et S-anlæg eller trompetanlæg, og om der skal ske ændringer heri.

Det vil også være op til en politisk stillingtagen om og i givet fald, hvornår tilslutningsanlægget skal etableres under hensyn til den tid, det tager at detailprojektere tilslutningsanlægget mv. og gennemføre anlægsarbejderne.

#### *Gennemgående nødspor*

Region Syddanmark anbefaler på det kraftigste, at man vælger den løsning, hvor der etableres gennemgående nødspor ved at føre dem bag om brosjøjerne på alle bygningsværker på bystrækningen i begge sider af motorvejen.

Dette er ikke mindst vigtigt i forhold til redningskøretøjer, herunder ambulancekørsel i de tilfælde, hvor der er kø på strækningen – f. eks. i forbindelse med færdselsuheld. Manglende nødspor kan således få fatale konsekvenser.

*Vejdirektoratet* skal hertil bemærke, at nødsporene i projektets hovedforslag afbrydes ved de enkelte bygværker, da der ikke er plads til at gøre dem gennemgående.



Det er Vejdirektoratets vurdering, at afbrudte nødspor generelt er en acceptabel løsning, når en motorvej udbygges til 6 spor. Det skyldes bl.a., at der derved kommer en tilstrækkelig kapacitet til at afvikle trafikken på motorvejen i myldretiden, herunder også kørsel med udrykningskøretøjer.

Vejdirektoratet har imidlertid også præsenteret en løsningsmulighed, hvor nødspor føres bagom brofæsterne. Merudgifterne hertil er ca. 33,0 mio. kr. (samlet anlægsoverslag).

## Fyns Politi

Fyns Politi har en række bemærkninger til forskellige forhold, som gennemgås i det følgende.

### *Tilslutningsanlæg 52*

Fyns Politi kan tilslutte sig hovedforslaget. Fyns Politi mener, at det er vigtigt, at det kommunale vejnet udbygges tilsvarende således, at trafikken også kan afvikles på Assensvej til og fra anlægget.

*Vejdirektoratet* noterer sig, at Fyns Politi kan imødekomme hovedforslaget. Med hensyn til udbygning af Assensvej er det Odense Kommune, der som vejmyndighed har ansvaret herfor.

### *Tilslutningsanlæg 51*

Fyns Politi kan tilslutte sig hovedforslaget, men kan ikke umiddelbart tilslutte sig det alternative forslag med forbindelsesveje bl.a. fordi Dalumskolen og Dalumhallen ligger på Hjallesegade. Fyns Politi mener heller ikke, at det er acceptabelt, at Dalumvej får en forøget trafikmængde, da den er en forretningsgade.

Fyns Politi kan ikke tilslutte sig en lukning af ramperne ved tilslutningsanlæg 51.

*Vejdirektoratet* noterer sig, at Fyns Politi kan tilslutte sig hovedforslaget og har noteret sig politiets bemærkninger til ulemperne ved det alternative forslag til udformningen af tilslutningsanlæg 51.

### *Tilslutningsanlæg 50*

Fyns Politi kan tilslutte sig hovedforslaget, hvor tilslutningsanlægget udformes som et S-anlæg. Fyns Politi kan også tilslutte sig, at anlægget udformes som et trompetanlæg med en forbindelsesvej mellem Munkebjergvejs forlængelse og Svendborgvej.

Fyns Politi gør opmærksom på, at der vil komme mange udrykningskørsler til det nye Odense Universitets Hospital (OUH). Fyns Politi mener derfor, at det er vigtigt, at der af hensyn til udrykningskørslen kommer nødspor, og at der er et separat spor til udrykningskøretøjerne helt frem til sygehuset.

Fyns Politi vil i den forbindelse fastslå, at det er nødvendigt, at nødsporet på motorvejen videreføres i frakørslen til Munkebjergvej. Det medfører, at broen skal have en bredde, så nødsporet/ambulancevej kan føres helt frem til hospitalets modtagelse i eget tracé. Der skal være mulighed for at lede sporet fra vest uden om signalanlægget ved Munkebjergvej.

Fyns Politi opfordrer til, at der, af hensyn til ambulancernes fremkommelighed og responstiden, iværksættes en koordinering mellem bygherre, Odense Kommune og Vejdirektoratet vedr. etablering af en ambulancevej.

*Vejdirektoratet* noterer sig, at Fyns Politi kan tilslutte sig hovedforslaget, hvor tilslutningsanlægget udformes som et S-anlæg. Fyns Politi kan også tilslutte sig, at anlægget udformes som et trompetanlæg med en forbindelsesvej mellem Munkebjergvejs forlængelse og Svendborgvej.

Med hensyn til ambulancespor er det *Vejdirektoratets* vurdering, at det ikke er nødvendigt at etablere særlige ambulanceveje til sygehuset.

Der vil ved tilslutningsanlæg 50 være nødspor fra motorvejen og helt frem til de lysregulerede kryds. Når der er tale om udrykning, vil den øvrige trafik skulle vige for udrykningskøretøjet. Det gælder også i de lysregulerede kryds, uanset om der er grønt lys for trafikken.

Hvis man ønsker at forbedre forholdene for udrykningskørsel, vil det være muligt at påvirke signalstyringen i de to kryds ved hjælp af udrykningskøretøjets GPS/mobiltelefon. Det kan ske ved, at der omkring to min. før ankomst gives signal om at bringe de to kryds til at give grønt for ambulancen. Det samme kan ske ved indkørslen til OUH. Denne løsningsmodel er ikke så omkostningskrævende, men har vist sig at være både effektiv og stabil.

#### *Motorvejsstrækningen*

Fyns Politi fraråder på det kraftigste, hvis man undlader at føre nødsporene igennem ved bygningsværkerne på motorvejen. Fyns Politi finder, det er absolut nødvendigt, at nødsporene føres igennem alle bygningsværker i begge sider af motorvejen.

Fyns Politi begrundet dette med, at i tilfælde, hvor trafikken på motorvejen standses, skal det være muligt for udrykningskøretøjer at komme frem til hospitalet.

*Vejdirektoratet* skal hertil bemærke, at nødsporene i projektets hovedforslag afbrydes ved de enkelte bygværker, da der ikke er plads til at gøre dem gennemgående.

Det er *Vejdirektoratets* vurdering, at afbrudte nødspor generelt er en acceptabel løsning, når en motorvej udbygges til 6 spor. Det skyldes bl.a., at der derved kommer en tilstrækkelig kapacitet til at afvikle trafikken på motorvejen i myldretiden, herunder også kørsel med udrykningskøretøjer.

*Vejdirektoratet* har imidlertid også præsenteret en løsningsmulighed, hvor nødspor føres bagom brofæsterne. Merudgifterne hertil er ca. 33,0 mio. kr. (samlet anlægsoverslag).

### **3.3 Hørings svar fra interesseorganisationer og foreninger mv.**

#### **Dansk Industri**

Dansk Industri (DI) har fremført en række bemærkninger, der bl.a. knytter sig de samfundsøkonomiske forhold i relation til projektet.

*Vejdirektoratet* noterer sig, at DI vurderer, at der er tale om en samfundsøkonomisk set meget fornuftig investering. *Vejdirektoratet* skal dog for god ordens skyld gøre opmærksom på, at det er etableringen af nye adgangsforhold til det nye Odense Universitetshospital (forlængelsen af Munkebjergvej i kombination med anlæg af nyt tilslutningsanlæg 50), der bidrager markant til den gode forrentning.

DI fremfører en række betragtninger vedrørende den måde, som de samfundsøkonomiske beregninger gennemføres på. Da beregningerne imidlertid er gennemført ud fra Transportministeri-



ets "Manual for samfundsøkonomisk analyse" ligger det uden for rammerne af nærværende projekt at foretage vurderinger af behovet for at ændre på beregningsmetoderne.

DI gør opmærksom på vigtigheden af at minimere trafikanternes gener i anlægsfasen. *Vejdirektoratet* er enig heri og gør derfor også en hel række bestræbelser for at reducere generne både mens anlægsarbejderne står på og ikke mindst ved at reducere anlægsperioden mest muligt.

DI ønsker, at *Vejdirektoratet* overvejer etablering af rasteplads på den omfattede strækning. Det er imidlertid *Vejdirektoratets* vurdering, at det ikke er hensigtsmæssigt at etablere en rasteplads så tæt på Odense by. Det vil ikke være muligt at anlægge en rasteplads på selve bystrækningen. Det vil heller ikke være relevant at anlægge den vest for Odense, da Kildebjerg Rasteplads ligger umiddelbart vest for tilslutningsanlæg 53.

*Vejdirektoratet* kan oplyse, at der er gennemført en vurdering af, hvorvidt projektet er egnet til gennemførelse som et OPP-projekt. *Vejdirektoratet* har indtil videre ikke konstateret forhold, der giver anledning til at konkludere, at projektet er et OPP-egnet projekt. Hvorvidt projektet alligevel skal udbydes i OPP, må blandt andet bero på en vurdering af, om der er særlige fordele ved at finansiere projektet ved privat låntagning frem for statslig finansiering.

### **Danmarks Naturfredningsforening**

Danmarks Naturfredningsforening har nogle bemærkninger til *Vejdirektoratets* forslag til placering af en samkørselsplads ved Hvidkærvej i erhvervs kvarteret vest for Assensvej og syd for motorvejen. Området er et § 3 beskyttet naturområde.

*Vejdirektoratet* bemærker, at det igennem længere tid har været overvejet at anlægge en samkørselsplads i området ved tilslutningsanlæg 52. *Vejdirektoratet* har forstået på Odense Kommune, at man godt kunne placere en samkørselsplads det pågældende sted. Det er rigtigt, at lokaliteten endnu ikke er undersøgt, men det vil ske, hvis det viser sig at blive nødvendigt.

*Vejdirektoratet* vil i det videre arbejde søge at finde en anden lokalitet i området, hvor der ikke er sådanne naturværdier.

## **3.4 Høringsvar fra borgere og grundejerforeninger mv.**

I det følgende er bemærkningerne fra borgere og grundejerforeninger opdelt i emner.

### **3.4.1 Tilslutningsanlæg 50**

#### **Lindvedparkens Grundejerforening**

Lindvedparkens Grundejerforening og beboere i Lindvedparken er imod, at et nyt tilslutningsanlæg opføres som et S-anlæg og anbefaler i stedet et trompetanlæg. Grundejerforeningen mener, at hvis S-anlægget etableres, vil det være en katastrofe for hele deres område og samfundsøkonomisk også en uansvarlig løsning.

Grundejerforeningen foreslår endvidere, at man opretholder de vestvendte ramper ved det eksisterende tilslutningsanlæg 50, Hjallesø samtidig med, at man etablerer det nye tilslutningsanlæg øst herfor som trompetanlæg. Det forudsættes, at de østvendte ramper nedlægges.



Vejdirektoratet bemærker, at hovedforslaget på baggrund af dialogen med Odense Kommune udformes således, at den nuværende Munkebjergvej forlænges mod syd til et nyt tilslutningsanlæg øst for det nuværende tilslutningsanlæg 50, og videre til afslutning i Svendborgvej eller Energivej. Hovedforslaget er valgt ud fra flere forslag fremlagt af Odense Kommune til, hvordan Munkebjergvej kan forlænges.

Man kan alternativt vælge at udforme det nye tilslutningsanlæg som et såkaldt trompetanlæg. Det medfører, at Munkebjergvej ikke kan forlænges til Svendborgvej syd for motorvejen. Der foreslås i stedet for en forbindelsesvej mellem Munkebjergvejs forlængelse og Svendborgvej nord for motorvejen. Et andet alternativ er at bibeholde det eksisterende tilslutningsanlæg 50, som i givet fald så skal udbygges.

Det fremgår af VVM-redegørelsen, at trompetanlægget har den fordel, at det kun er trafik til og fra motorvejen, der skal benytte anlægget. Det gør trafikafviklingen væsentlig mere enkel og mere effektiv. Trompetanlægget er også 60-70 mio. kr. billigere end S-anlægget.

Da Odense Kommune imidlertid af trafikale grunde ønsker, at Munkebjergvejs forlængelse føres frem til Svendborgvej syd for motorvejen, har Vejdirektoratet ikke valgt trompetanlægget som hovedforslag i VVM-redegørelsen.

Grundejerforeningen foreslår, at man opretholder de vestvendte ramper ved det eksisterende tilslutningsanlæg 50, Hjallesø samtidig med, at man etablerer det nye tilslutningsanlæg øst herfor som trompetanlæg. Det forudsættes, at de østvendte ramper nedlægges.

Der er en række forhold, som medfører, at en sådan løsning ikke kan accepteres.

Det er vigtigt, at der er en tilstrækkelig stor afstand mellem de to tilslutningsanlæg for at kunne etablere den nødvendige skiltning.

Forvarselsskiltningen for afkørsel ved nyt TSA 50 mod øst vil overlappende med den tilsvarende forvarselsskiltning ved det eksisterende TSA 50, hvilket ikke er acceptabelt af hensyn til trafikafvikling og trafiksikkerhed.

Man kunne forestille sig, at man rykkede det nye TSA 50 mod øst. Det vil imidlertid være et problem i forhold til Motorvejskryds Odense, da tilkørslen til motorvejen fra det nye TSA 50 kommer i konflikt med frakørslen fra motorvejen til Motorvejskryds Odense. Hvis afstanden bliver kortere end den foreslåede, kan der opstå problemer med trafikafvikling og trafiksikkerhed i forbindelse med, at trafikanterne med stor hastighed skal flette ind og ud mellem motorvejen og tilslutningsanlæggene.

Desuden vil en flytning af det nye TSA 50 komme i konflikt med naturområdet ved Hjallesø Hegning.

Endelig vil opretholdelse af de vestvendte ramper medføre, at den eksisterende bro, der fører togene mellem Odense og Svendborg over motorvejen, muligvis nedrives med henblik på genopførelse af en ny, længere bro. Grunden til det er, at der med udvidelsen af motorvejen ikke vil være den nødvendige plads til de vestvendte ramper. Det er dog muligt, at man vil kunne føre ramperne bagom brosjøerne, så det ikke bliver nødvendigt at genopføre broen.



Det er *Vejdirektoratets* opgave at sikre, at motorvejstrafikken afvikles hurtigt og sikkert. Det medfører, at man kun bør etablere tilslutningsanlæg, der forbinder motorvejen med de større veje i byområdet. Der bør tillige være en mindsteafstand mellem tilslutningsanlæggene. Man skal derfor, så vidt det overhovedet er muligt, undgå at etablere hele eller halve tilslutningsanlæg meget tæt på hinanden.

Man bør således så vidt muligt undgå "kringlede" løsninger, da udbygningen af motorvejen og tilslutningsanlæggene skal være så optimal som mulig set over en længere årrække med stigende trafik. Løsninger, der udelukkende tjener til at løse lokale forhold i forhold til trafikafvikling eller andre hensyn, kan derfor ikke prioriteres frem for mere holdbare løsninger.

Det er således hensynet til udveksling af trafik mellem motorvejen og de overordnede lokale veje, der er afgørende i bedømmelsen af hvilke løsninger, der bør vælges.

I det konkrete tilfælde har *Vejdirektoratet* præsenteret tre forskellige løsninger, som hver på deres måde sørger for, at trafikken mellem motorvejen og OUH samt mellem motorvejen og Svendborgvej kan afvikles tilfredsstillende.

Det vil være op til en politisk stillingtagen, hvordan man ønsker, at et nyt tilslutningsanlæg 50 skal udformes.

### **Grundejerforeningerne i Majsmarken, Græsmarken, Hvedemarken, Rugmarken, Ærtemarken og Bjørnemoesevej ved Dammen samt enkeltpersoner i "Marmeladekvarteret"**

Det er grundejerforeningernes opfattelse, at VVM-redegørelsen undlader at redegøre for den situation, hvor det eksisterende TSA 50 bevares samtidig med, at der etableres et nyt tilslutningsanlæg til nyt OUH i form af et trompetanlæg.

*Vejdirektoratet* bemærker, at hovedforslaget på baggrund af dialog med Odense Kommune udformes således, at den nuværende Munkebjergvej forlænges mod syd til et nyt tilslutningsanlæg øst for det nuværende tilslutningsanlæg 50, og videre frem til Svendborgvej. Hovedforslaget er valgt ud fra flere forslag fremlagt af Odense Kommune til, hvordan Munkebjergvej kan forlænges.

Man kan alternativt vælge at udforme det nye tilslutningsanlæg som et såkaldt trompetanlæg. Det medfører, at Munkebjergvej ikke kan forlænges til Svendborgvej syd for motorvejen. Der skal i stedet for etableres en forbindelsesvej mellem Munkebjergvejs forlængelse og Svendborgvej nord for motorvejen. Et andet alternativ er at bibeholde det eksisterende tilslutningsanlæg 50, som i givet fald så skal udbygges.

*Vejdirektoratet* forudsætter, at det er ét af de tre løsningsforslag, der skal vælges. Det er ikke acceptabelt, at man både opretholder det eksisterende tilslutningsanlæg og samtidig etablerer et nyt tilslutningsanlæg i form af et trompetanlæg ved Munkebjergvejs forlængelse.

*Vejdirektoratet* har kun taget de forslag med i VVM-redegørelsen, som *Vejdirektoratet* anser for at være bedst egnede til at afvikle trafikken i området, og som overholder de regler, der i dag gælder for udformningen af motorveje og tilslutningsanlæg.

Det er *Vejdirektoratet*, der har ansvaret for, hvordan tilslutningsanlægget skal udformes. Det er således i den sammenhæng ikke afgørende, hvis det er tilfældet, at Odense Kommune ikke har noget imod, at begge tilslutningsanlæg opretholdes.





Forudsætningen for grundejerforeningernes forslag er, at der etableres parallelspor mellem de to tilslutningsanlæg. Det vil bl.a. medføre følgende:

- Parallelsportene vil få en længde på ca. 1.200 m på hver side af motorvejen dvs. i alt 2.400 m.
- Trompetanlæggets bro skal gøres længere, for at der kan blive plads til to ekstra parallelspor.
- Den eksisterende bro ved Svendborgvej skal nedrives og erstattes af en ny bro, da der ikke er plads til 2 ekstra parallelspor på motorvejen.
- Etablering af parallelspor medfører, at jernbanebroen Odense-Svendborg skal erstattes af en ny bro.

Merudgifterne til etablering af disse anlæg vil være af en betydelig størrelse. Trafikafviklingen mellem de to anlæg bliver endvidere kompliceret blandt andet med krydsende trafik, hvilket går ud over trafiksikkerheden. Ambulancekørsel til nyt OUH vil også blive mere vanskelig.

Hertil kommer, at skiltningen til de til og fra tilslutningsanlæg risikerer at blive svær at forstå og uoverskuelig med risiko for trafikuheld til følge.

Efter gældende regler lægges der vægt på trafiksikkerhedsmæssige forhold og på fornøden afstand til opsætning af skiltning. Ved hastighed på 110 km/t bør der således være en længde på 1.000 m til skiltning mellem anlæggene.

De eksempler, som grundejerforeningerne fremkommer med vedr. afstande mellem tilslutningsanlæg og parallelspor langs motorveje i bl.a. hovedstadsområdet, er efter Vejdirektoratets opfattelse ikke sammenlignelige med forholdene ved TSA 50. Vejene er anlagt for mange år siden og lever ikke op til dagens standard. I flere tilfælde giver de valgte løsninger trafikale problemer især i myldretiden.

### **Øvrige synspunkter vedr. tilslutningsanlæg 50**

Der er også blevet argumenteret imod en nedlæggelse af tilslutningsanlæg 50, Hjallesø.

Baggrunden for, at *Vejdirektoratet* foreslår etablering af et nyt tilslutningsanlæg 50, er, at der skal opføres et nyt Odense Universitetshospital (OUH) i området øst for erhvervsområdet ved det eksisterende tilslutningsanlæg 50. Hospitalet vil medføre en trafik på ca. 15.000 køretøjer på et hverdagsdøgn.

Odense Kommune har besluttet, at Munkebjergvej skal forlænges til det nye Universitetshospital, og at den nye vej tilsluttes motorvejen. Sammen med den øvrige trafik i området forventer Vejdirektoratet, at der på Munkebjergvejs forlængelse vil komme en trafik på ca. 25.000 køretøjer. Den nye vej vil bl.a. aflaste Svendborgvej.

*Vejdirektoratet* har bl.a. lagt til grund, at der fra politisk hold er ønske om at etablere et nyt tilslutningsanlæg. Vejdirektoratet kan henvise til, at parterne bag den trafikpolitiske aftale af 26. november 2010 blev principielt enige om, at det vil være hensigtsmæssigt at anlægge et nyt tilslutningsanlæg.

*Vejdirektoratet* har dog i VVM-redegørelsen også fremlagt et alternativt forslag om at bibeholde det eksisterende tilslutningsanlæg 50. Det forudsætter, at hele anlægget ombygges, herunder at den eksisterende bro nedrives for at forøge trafikkapaciteten. Endvidere indebærer forslaget, at



Svendborgvej nord og syd for motorvejen skal udbygges. Anlægget er vurderet til at være 120-130 mio. kr. billigere end S-anlægget.

*Vejdirektoratet* bemærker, at hovedforslaget på baggrund af dialog med Odense Kommune udformes således, at den nuværende Munkebjergvej forlænges mod syd til et nyt tilslutningsanlæg øst for det nuværende tilslutningsanlæg 50 og videre frem til Svendborgvej. Hovedforslaget er valgt ud fra flere forslag fremlagt af Odense Kommune til, hvordan Munkebjergvej kan forlænges.

### 3.4.2 Tilslutningsanlæg 51

Der er fremkommet høringsvar vedr. tilslutningsanlæg 51 fra beboere og grundejerforeninger i boligområderne, der støder op til tilslutningsanlæg 50.

Høringsvarene fordeler sig i to grupper, henholdsvis en gruppe, der er for hovedforslaget og en gruppe, der er for alternativet, hvor Stenløsevej lukkes nord og syd for motorvejen. Herudover er der enkelte, der går ind for det alternativ, hvor det eksisterende tilslutningsanlægs ramper nedlægges.

#### **Høringsvar der går ind for hovedforslaget**

De beboere, der går ind for hovedforslaget, mener, at en lukning af Stenløsevej vil medføre, at beboerne i bl.a. Søparken skal foretage en større, besværlig omvejskørsel for at komme nord på til det centrale Odense. Det medfører en u hensigtsmæssig forlængelse af rejsetiden og rejse-længden med tidstab og øget energiforbrug til følge.

Det vurderes, at den forøgede omvejskørsel vil medføre, at ejendommene mister værdi, fordi det bliver mindre attraktivt at bo i området.

Det fremføres endvidere, at en lukning af Stenløsevej vil betyde, at trafikken skal overføres til Volderslevvej og Dalumvej, hvilket vil medføre en markant stigning i trafikken på disse veje og give trafikproblemer i myldretiden.

Lukningen af Stenløsevej vil endvidere medføre, at der på den nye forbindelsesvej (Hjallesesgades forlængelse) vil komme meget trafik. Ved vejen ligger Dalumskolen, og der vil derfor være mange skolebørn, der benytter vejen som skolevej. På vejen ligger også Dalumhallen, der bl.a. bruges til idrætsaktiviteter.

Det fremføres, at hvis man vælger at lukke Stenløsevej syd for motorvejen, vil man kunne etablere en anden forbindelsesvej end den foreslåede ved at føre lokalvejen Bjergmarken igennem til Volderslevvej til kryds ved Sommerfuglevej.

Vejdirektoratet har sammenfattende følgende bemærkninger til de høringsvar, der går ind for hovedforslaget:

*Vejdirektoratet* er fuldt ud opmærksom på den store omvejskørsel, som en udformning af tilslutningsanlægget som ruder anlæg vil medføre for et stort antal beboere i Søparken og de andre veje i området.

*Vejdirektoratet* er også opmærksom på, at forslaget har en række øvrige, uheldige konsekvenser for beboerne i området.



Vejdirektoratet har ikke fremlagt det alternative forslag for at begrænse udgifterne til motorvejen. Vejdirektoratet har derimod fundet, at det var nødvendigt at belyse forskellige alternative løsninger til hovedforslaget med de fordele og ulemper, der vil være.

### **Høringssvar der er for alternativet, hvor Stenløsevej lukkes nord og syd for motorvejen**

De beboere, der går ind for alternativet, mener ikke, at det er af betydning, at det alternative forslag griber ind i de kommunale vejforhold. Beboerne mener, at en lukning af Stenløsevej både trafikalt og økonomisk er en bedre løsning, bl.a. fordi det alternative forslag er 40-50 mio. kr. billigere end hovedforslaget.

Det foreslås, at den nye forbindelsesvej mellem Stenløsevej og Volderslevvej kommer til at gå direkte over i Energivejs forlængelse.

Vejdirektoratet har sammenfattende følgende bemærkninger til de høringssvar, der går ind for hovedforslaget:

Vejdirektoratet har udpeget et hovedforslag i form af to dobbeltrettede bygværker og to halve ruderanlæg, der kobles sammen med to ensrettede forbindelsesveje mellem de signalregulerede rampekryds.

Vejdirektoratet mener ikke, at den alternative løsning vil være bedre rent trafikalt, bl.a. fordi den medfører omvejskørsel for mange beboere på Stenløsevej og Søparken mv. syd for motorvejen.

Det alternative forslag medfører også, at trafikken på Volderslevvej og Dalumvej stiger med ca. 45 %. Herudover skal der anlægges nye forbindelsesveje, som ved Hjallesegade giver øget trafik ved Dalumskolen og Dalumhallen.

### **Lukning af tilslutningsanlæg 51**

Der argumenteres også for at nedlægge ramperne til motorvejen ved tilslutningsanlæg 51, Odense S.

Vejdirektoratet er enig i, at en nedlæggelse af ramperne vil medføre, at den eksisterende rundkørsel så ikke skal bygges om i forbindelse med udbygningen af motorvejen. Man kan dog ikke udelukke, at det skal ske på et senere tidspunkt, hvis trafikken fortsætter med at stige. Nedlæggelsen vil medføre, at der kommer noget mindre på Stenløsevej, Dalumvej og Volderslevvej.

Der kommer til gengæld mere trafik på de andre veje herunder især de veje, der fører til frem til slutningsanlæg 50 og 52. Der vil også komme så meget trafik ved de to tilslutningsanlæg, at der på et tidspunkt kan opstå problemer med at afvikle trafikken.

### **3.4.3 Støj**

Bemærkningerne vedrørende støjforholdene vedrører forskellige områder langs motorvejen. Man ønsker de pågældende steder, at der gøres mere for at reducere støjgenerne, end det er foreslået i VVM-redegørelsen.

### **Lindvedparkens Grundejerforening**



Grundejerforeningen mener, at der skal etableres støjbegrænsning ved tilslutningsanlæg 50, at motorvejsstrækningen skal nedgraves og dermed at tilslutningsanlægget sænkes. Grundejerforeningen mener endvidere, at der skal etableres yderligere støjvolde og skovbeplantning ved boligområdet.

*Vejdirektoratet* bemærker, at det vil være meget omkostningsfuldt at nedgrave motorvejen og tilslutningsanlægget, og det kan derfor ikke anbefales.

*Vejdirektoratet* bemærker, at det fremgår af VVM-redegørelsen, at en støjskærm på 1.000 m langs motorvejen ikke vil give en tilstrækkelig støjreducerende effekt set i forhold de økonomiske omkostninger til støjafskærmningen. En væsentlig årsag er, at Lindvedparken ligger så langt fra motorvejen, at støjskærmen ikke vil have nogen mærkbar virkning.

### **Kastanjegården**

Kastanjegården ønsker, at støjgenerne reduceres i området ved Kastanjegården.

*Vejdirektoratet* bemærker hertil, at der i dagens situation både er støj fra motorvejen og fra Stenløsevej, hvor der er en del trafik. Motorvejen ligger i en afgravning, hvilket alt andet lige reducerer støjen. Den eksisterende støjvold ved Søparken medfører ikke, at der kommer mere støj i området ved Kastanjegården, da jordvolden ikke kaster støjen tilbage, men tværtimod dæmper den.

I hovedforslaget til udbygning af motorvejen foreslår *Vejdirektoratet*, at der opsættes 4 m høje støjskærme langs hele nordsiden af motorvejen ved boligområderne. Det medfører ikke nogen markant forbedring af støjforholdene i forhold til i dag, men det betyder, at man ikke vil opleve, at støjen stiger som følge af udbygningen af motorvejen.

Der er støjreducerende belægning i dag på motorvejen ved området ved Kastanjegården. *Vejdirektoratet* vil lægge en ny, støjreducerende belægning på motorvejen, når den bliver udbygget.

I området ved tilslutningsanlæg 51 skal der lægges et nyt, relativt stort regnvandsbassin til brug for afvanding af motorvejen. *Vejdirektoratet* kan derfor ikke beplante arealet i større omfang.

### **Grundejerforeningen Søparken**

Grundejerforeningen Søparken ønsker opsætning af støjskærme ved Odense Å.

Det er *Vejdirektoratets* vurdering, at en støjskærm på den sydlige side af motorvejen ikke vil kunne afhjælpe støjproblemerne ved den sydvestlige del af Søparken. Søparken ligger relativt højt i forhold til motorvejen. Hertil kommer, at afstanden fra en sådan støjskærm til denne del af Søparken er relativt stor. Disse to forhold tilsammen medfører, at skærmen ikke vil få nogen betydende virkning.

Støjskærmen nord for motorvejen er opsat af hensyn til Kolonihaveforeningen Lilletoften. Vi har i den forbindelse foretaget en mindre forlængelse af støjskærmen over Odense Å. Denne støjskærm vil ikke medføre, at støjen kastes tilbage, da den bliver støjabsorberende.

Det er *Vejdirektoratets* vurdering, at opførelse af en støjskærm syd for motorvejen kun vil have en væsentlig støjreducerende virkning i en afstand på 100-200 m væk fra motorvejen. Den vil derfor kun have en forholdsvis begrænset virkning i forhold til Odense Ådal syd for motorvejen. Støjskærmen skal have en længde på ca. 80 m. Det er derfor *Vejdirektoratets* vurdering, at støjreduktionen ikke står mål med de økonomiske omkostninger til støjafskærmningen.

### **Ejerforeningen Dalum Centrum**

Ejerforeningen Dalum Centrum fremkommer med bemærkninger vedrørende støjforholdene ved Heliosvænget 36-50 i relation til støjen fra tilslutningsanlæg 52.

*Vejdirektoratet* bemærker, at der opsættes en 250 m lang støjafskærmning langs motorvejens nordside ved Ejerforeningens område. *Vejdirektoratet* foreslår også, at den eksisterende støjvold forhøjes med 2 m.

*Vejdirektoratet* mener ikke, at man opnår nogen støjreduktion ved etageboligerne ved at sætte en støjskærm op mellem Faaborgvej og Assensvej. Motorvejen ligger nedgravet, så den kan komme under Assensvej, og det betyder, at støjen især kommer fra afkørselsrampen, hvor der er mindre trafik. Hertil kommer, at Faaborgvej kommer til at fungere som en "sluse" for udbredelsen af støjen.

*Vejdirektoratet* mener derfor ikke, at opførelse af en støjskærm langs rampen ved industrikvartret vil medføre nogen væsentlig forbedring af støjforholdene for etageboligerne.

Det gør det ikke nemmere at opnå en væsentlig støjreducerende effekt, når der er tale om etageboliger. Det er ofte kun stueetagen, der får glæde af en støjskærm. Endelig vil en støjskærm ikke løse det problem, at der er meget trafikstøj fra Assensvej.

*Vejdirektoratet* mener derfor ikke, at der er grundlag for at opsætte en støjskærm langs afkørslen til Assensvej.

### **Beboere syd for motorvejen ved tilslutningsanlæg 52**

Nogle beboere mener, at der bør sættes støjskærm op ved deres område.

*Vejdirektoratet* bemærker hertil, at *Vejdirektoratet* har foretaget en beregning af, hvor meget støjen vil blive reduceret ved opsætning af en 350 m lang støjskærm langs motorvejens sydside. Beregningen viser, at støjreduktionen for hele boligområdet bliver ret begrænset. Støjafskærmning er derfor fravalgt, da *Vejdirektoratet* har vurderet, at støjreduktionen ikke står mål med de økonomiske omkostninger til støjafskærmningen.

Det er ekspropriationskommissionen der afgør, om der vil være grundlag for at gennemføre ekspropriation af et hus som følge af støjproblemer.

### **Beboere på Thujavej**

Beboerne har bemærkninger vedrørende udbygning ved den sydøstlige tilfartsrampe ved tilslutningsanlæg 52 og støjforholdene på Thujavej.

*Vejdirektoratet* bemærker, at det er rigtigt, at der sker en udbygning ved tilfartsrampen mod øst. På Assensvej bliver højresvingssporet længere, og på selve rampen kommer der et kort flette-spor.

*Vejdirektoratet* mener ikke, at disse ændringer af tilkørselsforholdene til motorvejen ændrer afgørende på støjforholdene ved de pågældendes boliger. *Vejdirektoratet* har foretaget støjberegninger, der viser, at boligområdet ved Thujavej generelt set ikke får nogen væsentlig støjreduktion ved opsætning af støjskærme. Der opsættes som hovedregel ikke støjskærme udelukkende af hensyn til et mindre antal boliger.

*Vejdirektoratet* kan på nuværende tidspunkt ikke sige noget om, hvorvidt der vil være et jordoverskud, som kan anvendes til at forhøje den eksisterende støjvold. Projektet er endnu ikke kommet så langt, at man kan sige noget præcist om det. Det foreslås derfor, at beboerne tager kontakt til *Vejdirektoratet*, når projektet er kommet nærmere en realisering for at drøfte mulighederne for at forhøje støjvolden. *Vejdirektoratet* vil i øvrigt retablere beplantning i det omfang, at det er nødvendigt at fjerne den eksisterende beplantning.

### **Grundejerforeningen Ejersminde**

Grundejerforeningen Ejersminde stiller en række forslag vedrørende støjdæmpningen i deres område, der er beliggende nord for motorvejen i en afstand på ca. 400 m fra motorvejen. Området er beliggende mellem TSA 52 og Holkebjergvej.

Grundejerforeningen ønsker, at der udlægges støjreducerende belægning på motorvejsstrækningen både i retning mod vest og øst. *Vejdirektoratet* kan oplyse, at det allerede indgår i projektet.

Grundejerforeningen ønsker, at der opsættes støjskærm på den omfattede strækning nord for motorvejen helt frem til ramperne ved TSA 52. *Vejdirektoratet* kan oplyse, at det allerede indgår i projektet.

Grundejerforeningen ønsker, at der opsættes støjskærm på Assensvej ved TSA 52. *Vejdirektoratet* kan oplyse, at det allerede indgår i projektet, at der opsættes støjskærm på det stykke, hvor der er et højsvingsspor. Da vejen i øvrigt er en kommunal vej, er det Odense Kommune, der i givet fald skal træffe beslutning om yderligere støjafskærmning.

### **3.4.4 Nyt tilslutningsanlæg**

Nogle borgere foreslår, at der etableres et nyt tilslutningsanlæg ved Ravnebjerggyden.

*Vejdirektoratet* bemærker hertil, at Odense Kommune har besluttet, at der skal etableres mulighed for, at der kan etableres en ny ringvejsforbindelse vest om Odense til Fynske Motorvej. Kommunen har i den forbindelse igangsat et planlægningsarbejde for at fastlægge en interessezone for en beliggenhed af Ring 3 og dens tilslutningspunkter til Fynske Motorvej.

Da der imidlertid ikke foreligger konkrete planer fra Odense Kommunes side, er det *Vejdirektoratets* opfattelse, at der ikke på nuværende tidspunkt er grundlag for at tage stilling til et eventuelt tilslutningsanlæg på motorvejsstrækningen mellem tilslutningsanlæg 52, Odense SV og tilslutningsanlæg 53, Odense V ved Blommenslyst.

### **3.4.5 Ny stioverføring eller stiunderføring ved nyt tilslutningsanlæg 50**

En enkelt borger fremkommer med bemærkninger til udformning af stitunnelen ved det nye TSA 50 med ønske om, at der etableres en høj og bred tunnel.

*Vejdirektoratet* bemærker hertil, at der er grænser for, hvor bred og høj en tunnel kan blive bl.a. af økonomiske årsager. Der er i dag en stibro, ligesom der er det en del andre steder på strækningen.

Lindvedparkens Grundejerforening tilkendegiver, at man helt klart er af den opfattelse, at stien skal etableres som en stibro over motorvejen.





Vejdirektoratet vil vurdere mulige justeringer ved detailprojekteringen henset til de økonomiske konsekvenser. Merudgifterne til en stioverføring er 3,7 mio. kr. (samlet anlægsoverslag).

### 3.4.6 Ejendomme – ekspropriationer

En del borgere har henvendt sig vedrørende forholdene for deres ejendomme ved udbygningen af motorvejen. Der har især været henvendelser fra borgere i relation til tilslutningsanlæg 51, hvor en række ejendomme kan risikere at blive helt eller delvist eksproprieret.

*Vejdirektoratet* har drøftet forholdene med alle de borgere, der har henvendt sig. Det er bl.a. sket ved besøg hos de beboere, der har udtrykt ønske om det.

*Vejdirektoratet* har generelt haft følgende bemærkninger til beboerne:

Vejdirektoratet har endnu ikke udarbejdet et detailprojekt og kan derfor ikke sige noget mere præcist om omfanget og karakteren af de ekspropriationer, der skal gennemføres ud over, hvad der fremgår af VVM-redegørelsen og den tilhørende arealrapport.

Vejdirektoratet kan ikke gå videre med projektet, før Folketinget vedtager en anlægslov, og der er blevet afsat penge på finansloven til projektet. Vejdirektoratet har ingen indflydelse på, hvornår det vil ske, da det afhænger af politiske beslutninger. Vejdirektoratet kan derfor heller ikke sige, hvor lang tid der går, før de nævnte beslutninger er truffet.

Omfanget og karakteren af ekspropriationer afhænger af detailprojektet og ekspropriationskommissionens beslutning. Man får mulighed for at fremkomme med sine synspunkter overfor kommissionen, før den træffer den endelige beslutning. Detailprojektering og ekspropriationer vil normalt tage 1-2 år.

## 4. Anden planlægning og myndighedsgodkendelser

Vejdirektoratet har modtaget principgodkendelse fra Naturstyrelsen vedrørende udbygning af motorvejen fra 4 til 6 spor i henhold til § 20 i Naturbeskyttelsesloven.

## 5. Anlægsomkostninger

Efter offentliggørelsen af VVM-redegørelsen er der gennemført en ekstern kvalitetssikring af det udarbejdede skitseprojekt og de tilhørende anlægsoverslag.

Den eksterne kvalitetssikring har konkluderet, at man ikke er blevet gjort bekendt med vægtige grunde til, at der ikke kan træffes beslutning om at gå videre med projektet på baggrund af det af Vejdirektoratet fremlagte beslutningsgrundlag.

Den eksterne kvalitetssikring bemærker, at der i det videre projekt bør være særlig fokus på følgende forhold:

- Der bør ske en opdeling af trafikanternes tidsgevinster på 1) Munkebjergvejs forlængelse og det nye tilslutningsanlæg 50 og 2) selve motorvejsudvidelsen.



Vejdirektoratet kan hertil oplyse, at opdelingen er sket ved den redegørelse for etapeopdeling, der fremgår af indstillingen i kapitel 8.

- Det bør klargøres, hvorledes projektet organisatorisk vil håndtere de parallelle politiske beslutningsprocesser vedrørende Odense Kommunes beslutninger om vejforbindelser omkring det nye universitetshospital.

Vejdirektoratet er fuldt ud opmærksom på denne sammenhæng i den kommunale og statslige beslutningsproces og har en tæt dialog med Odense Kommune herom.

- Der bør gøres klart, at hovedforslaget og de alternative løsningsforslag, særligt for så vidt angår tilslutningsanlæg 50, tilslutningsanlæg 51 og nødspor på bystrækningen, er belyst ensartet og overskueligt.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at det klart fremgår af VVM-redegørelsen, hvad anlægsoverslagene er for de forskellige løsningsforslag. De trafikale konsekvenser af de forskellige løsningsforslag er ligeledes veldokumenterede. Der er endvidere foretaget beregninger af de samfundsøkonomiske konsekvenser af hovedforslaget og etapeudbygningen af motorvejen. Risici er belyst i det omfang, det er muligt på projektets nuværende stade.

Der er i kapitel 7 redegjort for de samfundsøkonomiske konsekvenser af de tre løsningsforslag for tilslutningsanlæg 50, som er præsenteret i VVM-redegørelsen.

Den eksterne kvalitetssikring har medført en række nedjusteringer af det i VVM-redegørelsen anførte anlægsoverslag med hensyn til brooverføringer, autoværn og trafikledelse. Nedjusteringen af det samlede anlægsoverslag som følge af disse korrektioner er 11,3 mio. kr.

På baggrund af den offentlige debat og herunder bemærkninger fra Region Syddanmark, Fyns Politi og beboerne i området ved det nye tilslutningsanlæg 50 er det Vejdirektoratets vurdering, at der er en række væsentlige argumenter for at udforme tilslutningsanlæg 50 som et såkaldt trompetanlæg i stedet for som et S-anlæg. Hertil kommer, at trompetanlægget er 66,2 mio. kr. billigere end S-anlægget.

Vejdirektoratet indstiller på denne baggrund, at tilslutningsanlæg 50 som udgangspunkt udformes som et trompetanlæg, idet en endelig stillingtagen til udformningen af tilslutningsanlægget dog afventer Odense Kommunes politiske behandling, som forventes at ske i december 2011.

I det følgende præsenteres det anlægsoverslag, som fremkommer, hvis man vælger at udforme tilslutningsanlæg 50 som et trompetanlæg. Anlægsoverslaget benævnes "ændret anlægsoverslag" til forskel fra anlægsoverslaget, som blev præsenteret i VVM-redegørelsen. Ændringen består i, at anlægsoverslaget er reduceret med 66,2 mio. kr. som følge af mindreudgifterne til et trompetanlæg sammenlignet med et S-anlæg. Hertil kommer justeringerne på de 11,3 mio. kr. som følge af den eksterne kvalitetssikring. Det hermed fremkomne anlægsoverslag fremgår af tabel 5.1.



	Basis- overslag (mio. kr.)	Anker- budget (mio. kr.)	Samlet anlægsbudget (mio. kr.)
Ændret Hovedforslag	1.383,5	1.521,9	1.798,6

Tabel 5.1 Ændret hovedforslag. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense. Priseniveau 2011 (vejindeks 169,7).

## 6. Samfundsøkonomi

På baggrund af den gennemførte kvalitetssikring og det ændrede hovedforslag er der foretaget nye samfundsøkonomiske rentabilitetsberegninger.

Ændret hovedforslag	Nutidsværdi (mio. kr.)	Intern rente (%)	Nettogeinst pr. omkostningskrone
Basisoverslag	8.846	17,2	9,5
Ankerbudget	8.696	16,4	8,3
Samlet anlægsover- slag	8.396	15,0	6,5

Tabel 6.1 Ændret hovedforslag til udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense. Nettonutidsværdi, intern rente og nettogeinst pr. offentlig investeringskrone, opgjort for henholdsvis basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget. Kalkulationsrente 5 % og nettoafgiftsfaktor 17 %. Priseniveau 2011 og vejindeks 169,7.

## 7. Allerede truffne politiske beslutninger

Af trafikaftalen af 26. november 2010 om Bedre mobilitet fremgår følgende vedrørende et nyt tilslutningsanlæg ved Odense:

"I Odense er et nyt såkaldt "supersygehus" under planlægning i den sydlige del af byen tæt på motorvejen. Odense Kommune ønsker etableret et nyt tilslutningsanlæg ved det nye hospital, således at anlægsarbejdet med opførelsen af det nye hospital kan smidiggøres, og således at tilkørselsforholdene vil være optimale, når hospitalet tages i brug.



Parterne er principielt enige om, at det vil være hensigtsmæssigt at anlægge tilslutningsanlægget og vil, når VVM-undersøgelsen er færdig i 2011, tage stilling til, om tilslutningsanlægget skal anlægges før en egentlig udvidelse af motorvejsstrækningen Odense SØ – Odense V.

Parterne er enige om at afsætte foreløbigt 45,0 mio. kr. til tilslutningsanlægget.”

I forbindelse med anlæg af et nyt universitetshospital (Nyt OUH) på arealerne mellem motorvejen og universitetet ønsker Odense Kommune direkte adgang til hospitalet fra motorvejen. Kommunen har derfor ønske om, at den nuværende Munkebjergvej forlænges mod syd til et nyt tilslutningsanlæg øst for det nuværende tilslutningsanlæg 50, Hjaltese. Odense Kommune ønsker herudover, at vejforlængelsen føres videre til afslutning i Svendborgvej.

Vejdirektoratet har på den baggrund undersøgt forskellige muligheder for udformningen af tilslutningsanlægget (TSA), der har nr. 50. Det har resulteret i følgende tre principielt forskellige forslag:

1. Nyt TSA 50 udformet som et S-anlæg, der giver mulighed for at videreføre Munkebjergvejs forlængelse syd om motorvejen til Svendborgvej.
2. Nyt TSA 50 udformet som et trompetanlæg, hvor Munkebjergvejs forlængelse stopper ved motorvejen.
3. Bibeholdelse af det eksisterende TSA 50, idet det skal ombygges væsentligt.

Hvis man vælger enten løsningsforslag nr. 1 eller 2, forudsættes det, at det eksisterende TSA 50 nedlægges.

Det er Vejdirektoratets opfattelse, at alle tre løsningsforslag vil kunne afvikle trafikken mellem motorvejen og de kommunale veje på en tilfredsstillende måde.

Det skal bemærkes, at der er en væsentlig forskel i anlægsudgifterne for de tre løsningsforslag, som det fremgår nedenfor:

Løsningsforslag	Samlet anlægsbudget mio. kr.	Forskel i anlægsbudget i forhold til løsningsforslag nr. 1
Nr. 1	256,7	-
Nr. 2	190,5	-66,2
Nr. 3	129,3	-127,4

Tabel 7.1 Samlet anlægsbudget for udbygning af tilslutningsanlæg ved tre alternative udformninger. Prisniveau 2011 (vejindeks 169,7).

De samfundsøkonomiske rentabilitetsberegninger viser følgende:



Samlet anlægsbudget	Nutidsværdi (mio. kr.)	Intern rente (%)	Nettogevinst pr. omkostningskrone
Nr. 1	6.960	35,0	39,9
Nr. 2	6.575	36,7	48,9
Nr. 3	7.630	43,8	46,3

## 8. Etapeudbygning

Projektstrækningen på 13 km kan opdeles i etaper. På baggrund af de enkelte etapers samfundsøkonomiske forrentning foreslås følgende etapeopdeling:

1. etape: Anlæg af nyt tilslutningsanlæg 50 i sammenhæng med, at Odense Kommune gennemfører anlæg af Munkebjergvejs forlængelse.
2. etape: Anlæg af bystrækningen på ca. 8 km
3. etape: Anlæg af strækningen i åbent land på ca. 5 km.

	Basis- overslag (mio. kr.)	Anker- budget (mio. kr.)	Samlet anlægsbudget (mio. kr.)
1. etape	146,6	161,2	190,5
2. etape	896,4	986,0	1.165,3
3. etape	387,7	426,5	504,0
I alt	1.430,7	1.573,7	1.859,8
Forskel i forhold til gennemførelse som samlet projekt	47,2	51,8	61,2

Tabel 8.1 Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense i etaper (Ændret Hovedforslag). Priseniveau 2011 (vejindeks 169,7).

Merudgifterne som følge af en etapeopdeling af projektet skyldes især merudgifter til dobbeltarbejdsplads inkl. færdselsregulerende foranstaltninger og til jordarbejder, som fordyres af, at jord skal fremskaffes udefra i 1. etape, mens overskudsjord skal bortskaffes i 2. etape.



Den samfundsøkonomiske forrentning for 1. etape er vist nedenfor. Det skal understreges, at Munkebjergvejs forlængelse indgår i beregningerne både i relation til de trafikale effekter og de kommunale udgifter til anlæg af vejen.

Ændret Hovedforslag: Samlet anlægsover- slag	Nutidsværdi (mio. kr.)	Intern rente (%)	Nettogeinst pr. omkostningskrone
1. etape	6.575	36,7	48,9

*Tabel 8.2 1. etape af ændret Hovedforslag til udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense. Nettonutidsværdi, intern rente og nettogeinst pr. offentlig investeringskrone, opgjort for henholdsvis basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsoverbudget. Kalkulationsrente 5 % og nettoafgiftsfaktor 17 %. Priseniveau 2011 og vejindeks 169,7.*

## 9. Vejdirektoratets sammenfattende vurderinger af VVM-redegørelsen og den offentlige høring

Konsekvenserne af det i VVM-redegørelsen beskrevne hovedforslag til udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense er beskrevet i rapporterne 376-378 og sammenfattet i rapport 376.”

På baggrund af den offentlige debat og herunder bemærkninger fra Region Syddanmark, Fyns Politi og beboerne i området ved det nye tilslutningsanlæg 50 er det Vejdirektoratets vurdering, at der er en række væsentlige argumenter for at udforme tilslutningsanlæg 50 som et såkaldt trompetanlæg i stedet for som et S-anlæg. Hertil kommer, at trompetanlægget er 60-70 mio. kr. billigere end S-anlægget.

Vejdirektoratet indstiller på denne baggrund:

- at tilslutningsanlæg 50 som udgangspunkt udformes som et trompetanlæg, idet en endelig stillingtagen til udformningen af tilslutningsanlægget dog afventer Odense Kommunes politiske behandling, som forventes at ske i december 2011.

