

DATO

2. december 2011

DOKUMENT

11/14631

SAGSBEHANDLER

Hans-Carl Nielsen

MAIL

hcn@vd.dk

TELEFON

7244 3652

UDBYGNING AF FYNESKE MOTORVEJ SYD OM ODENSE FRA 4 TIL 6 SPOR

SAMMENFATTENDE HØRINGSNOTAT

UDBYGNING AF FYSKE MOTORVEJ SYD OM ODENSE FRA 4 TIL 6 SPOR

SAMMENFATTENDE HØRINGSNOTAT

Vejdirektoratet har i henhold til trafikaftalen fra november 2003 gennemført en VVM undersøgelse af en udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense fra 4 til 6 spor.

VVM-undersøgelsen er gennemført i perioden fra april 2010 til maj 2011. 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 været fremlagt til afhentning i rådhuset og bibliotekerne i Odense Kommune. Borgerne har endvidere kunnet rekvirere rapporten 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 høringsperioden været afholdt et borgermøde i Odense den 22. juni 2011. Der foreligger et referat fra borgermødet.

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.

I det følgende gives et resumé af de indkomne høringssvar. Høringssvarene fra myndigheder mv. er refereret enkeltvis med Vejdirektoratets bemærkninger hertil, mens der for høringssvarene fra borgere, grundejerforeninger mv. er redegjort for hovedemnerne i høringssvarene og Vejdirektoratets bemærkninger hertil.



Myndigheder

Odense Kommune (Forvaltningen)

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

Hovedforslaget

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

Vejdirektoratet

Vi noterer os Odense Kommunes bemærkninger.

Tilslutningsanlæg 50

Odense Kommune må tage forbehold for hovedforslagets udformning af tilslutningsanlæg 50 - Hjallese, på Munkebjergvejs forlængelse. Dette 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

Vi noterer os, At Odense Kommune tager forbehold indtil den politiske behandling af VVM-redegørelsen for Munkebjergvejs forlængelse.

Tilslutningsanlæg 51

Hvad angår Vejdirektoratets andre undersøgte muligheder, skal opmærksomheden især henledes på de beskrevne muligheder for tilslutningsanlæg 51 – Odense S. 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 over 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 trafiksikkerheden 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

Vi noterer os Odense Kommunes bemærkninger. Da Odense Kommune støtter det hovedforslag, som er fremlagt i VVM-redegørelsen, har vi ikke nogen yderligere bemærkninger hertil.

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 på side 29, 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. Vejdirektoratet udelukker derfor ikke, at stiforbindelsen kun vil blive benyttet i relativt begrænset omfang.

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 trafikmål 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

Vi noterer os Odense Kommunes bemærkninger. Vi 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 besluttes, kunne en løsning med stålpuns vurderes som alternativ til betonstøttemure.

Vejdirektoratet

Det er vores vurdering, at støttevægge, herunder eventuelt som stålpuns, vil være enten meget omkostningsfuldt eller uhensigtsmæssigt i forbindelse med anlægsarbejdet. Vi 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 et sted noget "identitet" og tilføre det noget ekstra. Et godt eksempel herpå er lyskunsten på broerne ved Nyborg.

Vejdirektoratet

Vi noterer os 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 veje 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 støjdæmpende effekt end den type asfalt, som Vejdirektoratet foreslår.

Der bør også ses på muligheden for placering og etablering af supplerende støjafskærmning, f.eks. i område 6 ved Assensvej og i område 9 ved Munkebjergvejs forlængelse, hvor Vejdirektoratet har fravalgt støjdæmpning, da man ikke finder, at støjreduktionen står mål med omkostningerne.

Endvidere bør der ses på støjdæmpning over for andre anvendelser end boliger.

Endelig bør muligheden for at tilbyde tilskud til facadeisolering overvejes, ikke bare til boligerne i det åbne land i område 1 og 2, 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

Vi noterer os, at Odense Kommune finder det positivt, at der i hovedforslaget lægges 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.

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 % 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.

Vi har fravalgt støjafskærmning ved motorvejen i nærheden af Assensvej og ved Munkebjergvejs forlængelse, da effekten af støjreduktionen efter vores 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.

Jordhåndtering

Det beskrives i VVM-redegørelsen, at lettere forurenede jord, som skal afgraves i forbindelse med anlægsarbejdet, i videst muligt omfang søges genanvendt inden for vejprojektet, f.eks. i vej anlægget, i støjvolde, tilslutningsanlæg og terrænreguleringer.

Odense Kommune finder, at det er fornuftigt ud fra et ressourcemæssigt synspunkt, at genanvende så meget af jorden som muligt. Kommunen gør dog opmærksom på, at genanvendelse af lettere forurenede jord kan udgøre en risiko for forurening af grundvandet.

Ved detailplanlægningen bør det tilstræbes, at mængden af forurenede jord inden for områder med særlige drikkevandsinteresser ikke forøges. Særligt omkring Dalumværkets kildeplads skal genanvendelse af lettere forurenede jord helt undgås - f.eks. bør den foreslåede forhøjelse af den eksisterende støjvold på sydsiden af motorvejen ved Søparken ikke ske med lettere forurenede jord.

Vejdirektoratet

Vi vil ved detailprojekteringen tilstræbe, at mængden af forurenede jord inden for områder med særlige drikkevandsinteresser ikke øges.

Eksisterende indvinding af grundvand

I VVM-redegørelsen er der nævnt en række husholdningsanlæg og erhvervsindvindinger. Der er ikke 100 % sammenfald mellem Odense Kommunes registreringer og det, som fremgår af redegørelsen.

Da antallet af anlæg, indvindingsmængde, indvindingsoplade mv. ændrer sig over tid, opfordrer Odense Kommune til, at der i forbindelse med detailplanlægningen indhentes opdaterede oplysninger om indvindingsforholdene.

Vejdirektoratet

Vi vil ved detailprojekteringen sørge for, at der i forbindelse med detailplanlægningen indhentes opdaterede oplysninger om indvindingsforholdene.

Støjafskærmning/vandindvinding

Af VVM-redegørelsen fremgår det, at den eksisterende vold på sydsiden af motorvejen ved Søparken ønskes forhøjet 2 m. Det kan være problematisk i forhold til vandindvindingen, da Dalumværkets kildeplads ligger ved foden af den eksisterende vold. Der skal tages hensyn til boringerne, både forureningsmæssigt og også rent fysisk.

Vejdirektoratet



Vi vil tage hensyn til boringerne på sydsiden af motorvejen ved Søparken. Hvis det viser sig problematisk at forhøje støjvolden med jord, må der findes andre løsninger f. eks. ved opsætning af en støjskærm på toppen af støjvolden.

Fredskov

Odense Kommune er, sammen med Naturstyrelsen Fyn, i gang med en udredning af hvilke arealer langs den nuværende motorvej, der er fredskov og dermed omfattet af skovlovens bestemmelser om beskyttelse. Denne udredning forventes afsluttet i løbet af efteråret 2011.

Vejdirektoratet

Vi har noteret os oplysningerne og vil ved detailprojekteringen sørge for at få afklaret, hvor meget erstatningsskov, der i givet fald skal rejses.

Anlægstidspunkt for udvidelse af vejvandsbassin (hensyn til padder)

Hvis udvidelsen af vejvandsbassinerne er et så omfattende indgreb, at det vurderes at kunne skade eventuelle forekomster af padder, bør det være et generelt vilkår ved udvidelser af alle vejvandsbassiner, at ynglesæsonen for padder undgås.

Vejdirektoratet

Vi har noteret os bemærkningerne, idet vi forudsætter, at dette vilkår kun stilles ved de vejvandsbassiner, hvor der er forekomster af padder. Vi forventer i øvrigt at have en tæt kontakt til Odense Kommune blandt andet om disse forhold, når detailprojekteringen gennemføres.

Samkørselsplads - tilslutningsanlæg 52

I VVM-redegørelsen foreslås, at der anlægges en mindre samkørselsplads i nærheden af tilslutningsanlæg 52. Det anføres ikke, hvem der skal anlægge den. Samkørselspladsen bør drøftes mellem Vejdirektoratet og Odense Kommune som led i det videre arbejde med projektet. I denne sammenhæng bør anlægget projekteres således, at det bliver muligt at busbetjene det hensigtsmæssigt.

Vejdirektoratet

Vi foreslår anlæg af en samkørselsplads, og at det er Vejdirektoratet, der anlægger den. Vi forudsætter, at samkørselspladsen etableres i dialog med Odense Kommune, og at den efterfølgende overdrages til Odense Kommune, der herefter står for driften af den.

Trafikledelsessystem

I VVM-redegørelsen anføres, at der i anlægsperioden vil blive etableret et trafikledelsessystem på selve motorvejen for at afhjælpe forsinkelser og fremme trafiksikkerheden. Konsekvenserne for kommunevejene i denne forbindelse bør drøftes mellem Vejdirektoratet og Odense Kommune som led i det videre arbejde med projektet.

Vejdirektoratet

Vi forudsætter, at trafikafviklingen i anlægsperioden sker i et samarbejde mellem Vejdirektoratet, Odense Kommune, Politiet og øvrige relevante parter.

Autoværn - vandafledning

I VVM-redegørelsen nævnes, at der påtænkes anvendt såkaldte New Jersey-autoværn i midterrabatten på motorvejens "bystrækning". Så vidt det er Odense Kommune bekendt, har der på Sjælland, i forbindelse med smalle midterrabatter og New Jersey-autoværn, været problemer



med hurtig afledning af overfladevand ved kraftige regnskyl. Vi forudsætter, at Vejdirektoratet sikrer, at man ikke får lignende problemer ved udbygningen af motorvejen syd om Odense.

Vejdirektoratet

Den udbyggede motorvej udstyres med et helt nyt afvandingssystem med den nødvendige kapacitet til at kunne sikre hurtig afledning af overfladevand ved kraftige regnskyl.

Stiforbindelse – tilslutningsanlæg 52, Odense SV

I VVM-redegørelsen omtales planerne for tilslutningsanlæg 52. De eksisterende forhold ved tilslutningsanlægget bevirker, at der er cykling forbudt på strækningen fra Vestre boulevard til Højmevej. Det er imidlertid et ønske, at der etableres et "Park and Bike" anlæg, hvorfor det vil være naturligt at etablere en stiforbindelse til dette anlæg.

Odense Kommune foreslår derfor, at den eksisterende bro over motorvejen udvides således, at cykler kan krydse motorvejen her. Dette betyder desuden, at der langs Assensvej, på strækningen fra Vestre Boulevard til Højmevej, skal etableres cykelsti.

Vejdirektoratet

Overføringen af Assensvej over motorvejen vil ikke blive udskiftet i forbindelse med udbygningen af motorvejen. På grund af kapacitetsproblemer skal hele broen anvendes til vognbaner. Der vil derfor fortsat ikke være mulighed for, at cyklister kan benytte broen. Som det er tilfældet i dag, må cyklister anvende Faaborgvej eller stibroerne over motorvejen.

Stiforbindelse - Holkebjergvej

Forholdene omkring motorvejsbroen ved Holkebjergvej ses ikke at være nærmere beskrevet i VVM redegørelsen. Motorvejsbroen ved Holkebjergvej er i dag uden cykelfaciliteter, og derfor tvinges cyklister ud på vejen. Syd for motorvejen findes et idrætsanlæg og et erhvervsområde ved Hvidkærvej, hvortil Odense Kommune ønsker at opprioritere cykelforbindelsen. På nordsiden af motorvejen findes der en dobbeltrettet cykelsti, som Odense kommune gerne ser forlænget ned til Gammel Højmevej.

Vejdirektoratet

Overføringen af Hollufgårdsvej skal ikke udskiftes, og der vil derfor heller ikke fremover være mulighed for en cykelsti på broen. Som det er tilfældet i dag, må cyklisterne derfor køre på vejen eller benytte den nærliggende stibro.

Cykelsti langs motorvejen

I dag er der ingen cykelstiforbindelse langs motorvejen. En cykelsti langs motorvejen fra Sandeum til Hollufgårdsvej vil forbinde boligområderne med de mange erhvervsområder langs motorvejen og således give flere mulighed for at cykle, da der vil blive dannet en direkte og hurtig forbindelse.

Vejdirektoratet

Det er forudsat i hovedforslaget, at alle eksisterende gang- og cykelstier bevares. Stibroen ved det nye tilslutningsanlæg 50 forudsættes således genopført. Vi er ikke blevet gjort bekendt med, at der skulle foreligge en analyse af behovet for en cykelsti langs motorvejen med et konkret forslag til en sådan cykelsti. Da der i stort omfang er tale om kommunalt ejede arealer, må det i givet fald anses for at være en kommunal opgave at anlægge den.



Krydsning – Gl. Fåborgvej

Motorvejskrydsningen ved Gl. Fåborgvej skal efter Odense Kommunes opfattelse opretholdes for krydsende bus- og cykel-/gangtrafik. Bygværket er kun nævnt som gang- og cykelsti, men den fungerer i dag også som busvej, og det skal den, efter Odense Kommunes opfattelse, fortsat gøre.

Såfremt broen skal fornyes, bør det overvejes at udvide denne til 2 spor. På meget langt sigt kan strækningen tænkes sporbetjent, og selv uden sporbetjening - men med opretholdelse af en forstærket busdrift - vil en eventuel udvidelse øge fremkommeligheden.

Vejdirektoratet

Overføringen af Faaborgvej skal ikke udskiftes. Der vil derfor ikke være mulighed for at udvide den.

Belysning - trafiksikkerhed

Det fremgår af VVM-redegørelsen, at der på størstedelen af motorvejens "bystrækning" etableres belysning. Odense Kommune skal opfordre Vejdirektoratet til at inddrage forholdet til trafiksikkerheden i valget af lysmaster.

Vejdirektoratet

Vi noterer os kommunens bemærkninger.

Vejvandsbassiner, erstatningsvandhuller mv.

Odense Kommune fremkommer med en række bemærkninger vedrørende krav til vejvandsbassiner, erstatningsvandhuller mv.

Vejdirektoratet

Vi har noteret os bemærkningerne, idet de vil komme til at indgå i den videre detailprojektering.

Region Syddanmark - Nyt OUH (Odense Universtietshospital)

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.

Man gør opmærksom på, at Region Syddanmark støtter Fyns Politis forslag om et ambulancespor ved tilslutningsanlæg 50. Region Syddanmark foreslår, at dette gøres ved at anlægge nødspor eller ambulancespor langs begge de to tidligere foreslåede shunts.

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

Vejdirektoratets bemærkninger

Vi noterer os, 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 60-70 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 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, hvornår tilslutningsanlægget i givet fald skal etableres.

Gennemgående nødspor

Region Syddanmark anbefaler på det kraftigste, at man vælger den løsning, hvor der etableres gennemgående nødspor ved at føre dem bag om brosjølerne 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.

Vejdirektoratets bemærkninger

I projektets hovedforslag afbrydes nødsporene ved de enkelte bygværker, da der ikke er plads til at gøre dem gennemgående. Det er vores 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.

Vi har imidlertid også præsenteret en løsningsmulighed, hvor nødspor føres bagom brofæsterne.

Det vil være op til en politisk stillingtagen, hvorvidt man ønsker, at den udbyggede motorvej skal udformes med nødspor bagom brofæsterne.

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.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vi noterer os, at Fyns Politi kan tilslutte sig 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.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vi noterer os, at Fyns Politi kan tilslutte sig hovedforslaget. Det er vores opfattelse, at der skal meget vægtige grunde til at fravige dette hovedforslag. Begrundelsen herfor er blandt andet de forhold, som I gør opmærksom på.

Vores endelige stillingtagen vil dog afhænge af Odense Kommunes bemærkninger, da kommunen er vej- og trafikmyndighed på de kommunale veje. Kommunen skal blandt andet tage stilling til, om man i givet fald ønsker, at de to nye forbindelsesveje i det alternative forslag anlægges. Hvis det ikke er tilfældet, vil forslaget ikke kunne gennemføres.



Vi har noteret os, at Fyns Politi ikke kan tilslutte sig alternativet med lukning af ramperne ved 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). Man 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/ambulancevejen 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.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vi noterer os, 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 vores opfattelse, 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.

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.

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 af komme frem til hospitalet.

Vejdirektoratets bemærkninger

I projektets hovedforslag afbrydes nødsporene ved de enkelte bygværker, da der ikke er plads til at gøre dem gennemgående. Det er vores 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.

Vi har imidlertid også præsenteret en løsningsmulighed, hvor nødspor føres bagom brofæsterne. Det vil være op til en politisk stillingtagen, hvorvidt man ønsker, at den udbyggede motorvej skal udformes med nødspor bagom brofæsterne.

Syddansk Universitet

Syddansk Universitet bemærker bl.a., at de bifalder arbejdet med at forbedre adgangsforholdene til universitetsområdet. De henviser endvidere til nyt Odense Universitetshospitals (OUH) bemærkninger.

Universitetet har overfor Odense Kommune udtrykt tilslutning til udformning af tilslutningsanlæg 50 som et S-formet anlæg.

Universitetet bemærker, at de er bekymret over, at det i hovedforslaget er forudsat, at nødsporene afbrydes ved broerne.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vi noterer os Syddansk Universitets bemærkninger vedrørende forbedring af adgangsforholdene og anbefalingen af, at tilslutningsanlæg 50 udføres som et S-anlæg.

I projektets hovedforslag afbrydes nødsporene ved de enkelte bygværker, da der ikke er plads til at gøre dem gennemgående.

Vi har imidlertid også præsenteret en løsningsmulighed, hvor nødspor føres bagom brofæsterne.

Det vil være op til en politisk stillingtagen, hvorvidt man ønsker, at den udbyggede motorvej skal udformes med nødspor bagom brofæsterne.

Dalumskolen

Dalumskolen udtrykker generelt bekymring for de trafikale gener, som udbygningen af motorvejen vil medføre. De er endvidere bekymrede over det alternative forslag til udformning af tilslutningsanlæg 51, Odense S, bl.a. fordi Hjallesegade skal fungere som forbindelsesvej.



Vejdirektoratet

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

Det er vores vurdering, at der skal meget vægtige grunde til at fravige dette hovedforslag. Begrundelsen herfor er blandt andet de forhold, som Dalumskolen gør opmærksom på.

Vandcenter Syd

Vandcenter Syd konstaterer, at VD i de områder, hvor projektet bevæger sig inden for en zone på 200 m fra deres indvindingsboringer, vil være særligt opmærksomme på beskyttelsen af grundvandsressourcen.

Vandcenter Syd gør opmærksom på, at der er flere steder, hvor der skal tages stilling til, om deres ledninger kan blive liggende eller, om de skal flyttes. Der er tale om store forsyningsledninger, som det vil være omkostningskrævende at omlægge.

Vejdirektoratet

Vi er fuldt ud opmærksomme på, at vi i samarbejde med Vandcenter Syd skal gennemføre en grundig og detaljeret planlægning af omlægningerne af deres forsyningsledninger.

Interesseorganisationer og foreninger

Dansk Industri

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

Vejdirektoratet

Vejdirektoratet noterer sig, at DI vurderer, at der er tale om en samfundsøkonomisk set meget fornuftig investering. Vi 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. Hvis man isolerer udbygningen af motorvejen fra ovennævnte, får man en forrentning på 8-9 %.

DI fremfører en række betragtninger vedrørende den måde, som de samfundsøkonomiske beregninger gennemføres på. Da beregningerne imidlertid er gennemført ud fra Transportministeriets "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. Vi er enige 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 vores 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 vi har gennemført en vurdering af, hvorvidt projektet er egnet til gennemførelse i et offentligt-privat partnerskab (OPP-projekt). Vi 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.

Borgere og grundejerforeninger

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

Tilslutningsanlæg 50

Lindvedparkens Grundejerforening m.fl.

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 har følgende bemærkninger:



Vejdirektoratet bemærker, at det er aftalt med Odense Kommune, at hovedforslaget 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. 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 trafikikkerhed.

3. frakørselsskilt nærmest frakørslen til trompetanlægget skal stå ved km 158.837. 1. frakørselsskilt kan tidligst placeres ved km 159.360 efter den eksisterende vestvendte frakørselsrampe ved det eksisterende TSA 50. Det svarer til ca. 525 m, hvor kravet er min. 1.000 m ved 110 km/t.

Der findes tilslutningsanlæg med mindre skilteafstande end 1.000 m. Men det er kun et udtryk for, at disse er anlagt i en tid, hvor der var mindre fokus på trafikikkerheden med henblik på at have tilstrækkelig tid til at opfatte og reagere på skiltene. Flere steder, hvor der er mindre afstande, er hastigheden reduceret til 90 km/t.

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 trafikikkerhed 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 de nuværende ramper ved det eksisterende TSA 50 ville skulle flyttes ud i siderne. Det er muligt, at man vil kunne føre ramperne bagom broerne på jernbanebroen Odense-Svendborg, men det vil medføre, at der bl.a. skal opføres ca. 4 m høje støttemure.

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 Bjørnemoosevej 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.

I mener, at vi skal udarbejde en ny VVM-redegørelse med et sådant forslag.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger:

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.

Det er aftalt med Odense Kommune, at hovedforslaget 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 vi 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. Vi mener derfor ikke, at der er noget grundlag for et udarbejde en VVM-redegørelse for et forslag, som vi ikke kan anbefale.

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 jeres 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 trafik, der skal flette sammen, hvilket går ud over trafiksikkerheden. Ambulancekørsel til nyt OUH vil også blive mere vanskelig.

Hertil kommer, at skiltningen til de to 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 mindst 1.000 m plads 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.

Advokatfirma der repræsenterer en erhvervsvirksomhed i området

Advokatfirmaet argumenterer imod en nedlæggelse af tilslutningsanlæg 50, Hjaltese.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger:

Baggrunden for, at vi 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 vi, 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. Vi 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.

Tilslutningsanlæg 51

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

Høringssvarene 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.

Høringssvar der er 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 uhensigtsmæssig 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. Ved 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 høringssvar, der går ind for hovedforslaget:

Vi er fuldt ud opmærksomme på den omvejskørsel, som en udformning af tilslutningsanlægget som ruderanlæg vil medføre for et stort antal beboere i Søparken og de andre veje i området.

Vi er også opmærksomme på, at forslaget har en række øvrige, uheldige konsekvenser for beboerne i området.

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

Vi er ret overbeviste om, at den nuværende rundkørsel ikke kan klare den trafik, som vi forventer, at der kommer i den kommende årrække. Vi har blandt andet gennemført grundige trafikkapacitetsberegninger og analyser med de modelværktøjer, som der eksisterer.

Vi mener, at det vil være af afgørende betydning, at det nye tilslutningsanlæg kan afvikle trafikken, herunder den trafik, som kommer til og fra det centrale Odense på tværs af motorvejen.

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

Det er vores vurdering, at der skal meget vægtige grunde til at fravige dette hovedforslag. Begrundelsen herfor er blandt andet de forhold, som beboerne gør opmærksom på. Der er også væsentlige argumenter imod det alternative forslag nord for motorvejen.

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 en 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 45 %. Herudover skal der anlægges nye forbindelsesveje, som ved Hjallesegade giver øget trafik ved Dalumskolen og Dalumhallen.

Lukning af tilslutningsanlæg 51

En beboer mener, at det er helt oplagt at nedlægge ramperne til motorvejen ved tilslutningsanlæg 51, Odense S.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger:

Vi er enige 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 tilslutningsanlæg 50 og 52. Der vil også komme så meget trafik ved de to tilslutningsanlæg, at der kan opstå problemer med at afvikle trafikken på et tidspunkt.

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 at 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.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger:

Det er vores 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 vores 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 vores 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 har følgende bemærkninger:

Vi foreslår, at opsætte en 250 m lang støjafskærmning langs motorvejens nordside ved boligområdet. Vi foreslår også, at den eksisterende støjvold forhøjes med 2 m.

Vi 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 beliggenheden af Faaborgvej medfører, at den kommer til at fungere som en "sluse" for udbredelsen af støjen.

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

Det gør det ikke nemmere at opnå en væsentlig støjreducerende effekt, da 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.

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

Astrid og Jørgen Nielsen, Faaborgvej

Astrid og Jørgen Nielsen mener, at der bør sættes støjskærm op ved deres område.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger:

Vi 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 vi 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 støjproblemerne.

Beboere på Thujavej

Beboere har bemærkninger vedrørende udbygning ved den sydøstlige tilfartsramp ved tilslutningsanlæg 52 og støjforholdene på Thujavej.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger:

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 flettespor.

Vi mener ikke, at disse ændringer af tilkørselsforholdene til motorvejen ændrer afgørende på støjforholdene ved de pågældende boliger. Vi har foretaget støjberegninger, der viser, at boligområdet ved Thujavej generelt set ikke får nogen væsentlig støjreduktion ved opsætning af støjskærme. Vi opsætter ikke støjskærme udelukkende af hensyn til et mindre antal boliger.

Vi 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 vi kan sige noget præcist om det. Vi vil derfor foreslå, at beboerne tager kontakt til os, når projektet er kommet nærmere en realisering, for at drøfte mulighederne for at forhøje støjvolden. Vi 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 støjdemningen i deres område, der er beliggende nord for motorvejen i en afstand på ca. 400 m. Området er beliggende mellem TSA 52 og Holkebjergvej.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger:

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

Man ønsker, at belægningen støvsuges regelmæssigt, så det sikres at støjdemningen ikke nedsættes. Vi kan oplyse, at de mest anvendte støjreducerende belægninger kaldes tyndlagsbelægninger. Her bruges mindre sten i asfalten end normalt. Det giver belægningen en mere jævn overflade og åben struktur, hvilket bevirker at dæk/vejbanestøjen reduceres.

Når en slidt vejbelægning er blevet udskiftet med en ny, vil man opleve at støjen er dæmpet tydeligt i forhold til før. Støjen vil herefter stige, i takt med at vejbelægningen bliver slidt. Dette forløb har støjreducerende belægninger også, men støjen er hele tiden lidt lavere end støjen fra en almindelig belægning.

En eventuel rengøring af belægningen vurderes ikke at have nogen yderligere bevarende effekt på støjreduktionen på denne type asfalt.

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

Man ønsker, at der opsættes støjskærm på Assensvej ved TSA 52. Vi 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.

Scandic Hotel

Scandic Hotel mener, at støjen ved hotellet bød reduceres, når motorvejen udbygges fra 4 til 6 spor.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger:

Som følge af motorvejsudbygningen kommer der ny, støjreducerende belægning på hele motorvejen. Der er i dag ikke støjreducerende belægning vest for tilslutningsanlæg 52. Det betyder, at der kommer en støjreduktion på ca. 2 dB i forhold til en traditionel asfaltbelægning.

Vi har ikke foreslået opførelse af støjskærm ved erhvervsområdet og dermed heller ikke ved Scandic Hotel. Vi er opmærksomme på, at der er et støjniveau på mellem 67 og 70 dB, hvilket formentlig ville kunne reduceres med 3-4 dB ved opførelse af en støjskærm.

Det er imidlertid sådan, at Vejdirektoratet generelt prioriterer at gennemføre støjreducerende initiativer i forhold til helårs- og fritidsboliger inden for de økonomiske rammer, som afsættes til anlægsprojekter. Vi opsætter således normalt ikke støjskærme ved erhvervsområder.



Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser har siden 1984 været gældende, når man opfører nye boliger eller erhverv. Ifølge den eksisterende lokalplan for området fra 1985 fremgår det, at der ved hotellet skal opføres en støjskærm, så det indendørs støjniveau kan overholde støjgrænsen.

Vi må derfor gå ud fra, at der er gennemført relevante støjreducerende foranstaltninger, bl.a. i form af støjisolering af facaden.

Nyt tilslutningsanlæg

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

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger:

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.

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 bemærker, at Odense Kommune også anbefaler, at der etableres en stibro. Vejdirektoratet vil derfor anbefale en stibro i stedet for en stitunnel.

Øvrige emner

Nogle borgere, der bor på P. M. Madsens Vænge, anbefaler udformningsprincip B, som vist på side 85 i VVM-redegørelsen, og de har en række yderligere bemærkninger.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger:



Hovedforslaget til udbygning af motorvejen bygger på udformningsprincip A, bl.a. fordi det medfører merudgifter på 140-150 mio. kr. Der skal derfor være både mere generelle og tungtvejende grunde til at vælge det alternative forslag.

Vi forventer, at det vil være nødvendigt under alle omstændigheder at fjerne dele af bevoksningen for, at vi kan anlægge et afvandingsbassin på arealerne ved P. M. Madsens Vænge. Det skyldes bassinets placering og omfang, som ikke kan ændres af afvandningstekniske årsager.

Vi vil så vidt muligt retablere forholdene i området efter ekspropriation af ejendomme på Stenløsevej på de arealer, der bliver tilbage efter anlæg af motorvejen. Vi forventer derfor også, at det vil være muligt at afspærre P. M. Madsens Vænge med bom eller ved etablering af grøn beplantning. Vi vil imidlertid først ved detailprojekteringen få tilstrækkeligt overblik over forholdene, så vi kan ikke give noget endeligt tilsagn på nuværende tidspunkt.

Hvis P. M. Madsens Vænge skal anvendes til arbejdskørsel, der belaster vejen, vil eventuelle skader mv. på vejen blive repareret. Vi kan ikke på nuværende tidspunkt vurdere, om omfanget af arbejdskørsel vil medføre, at der generelt skal lægges ny asfalt på vejen.

Ejendomme – ekspropriationer

En del borgere har henvendt sig vedrørende forholdene for deres ejendom 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 fremmøde hos de beboere, der har udtrykt ønske om det.

Vejdirektoratet har generelt haft følgende bemærkninger til beboerne:

Vi har endnu ikke udarbejdet et detailprojekt, og vi 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.

Vi 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.

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.

Generelle emner

Udsætte udbygning af motorvejen

En borger fremkommer med forslag til at begrænse lastbiltrafikken og samtidig forbedre forholdene for coasterflåden. Det ville begrænse trafikstigningen så meget, at man kunne udsætte udbygning af motorvejen.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger:



Det er en politisk prioritering, om man vil fremme coastertrafikken. Det er derfor ikke noget, som vi har nogen indflydelse på.

En af fordelene ved lastbilen er, at man kan transportere gods direkte fra udgangspunkt til slutpunkt uden at skulle foretage omladninger. Det sparer både tid og penge.

Lastbiltrafikken udgør 10-15 % af den samlede trafik på motorvejen. Det er derfor i høj grad stigningen i personbiltrafikken, der medfører et behov for udbygning af motorvejen.

Trafikforholdene mellem landsdelene

En borger ønsker at få uddybet en række spørgsmål, bl.a. vedrørende trafikforholdene mellem landsdelene.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger:

Trafikken over Lillebælt omfatter korte, mellemlange og lange ture, men med en overvægt af korte og mellemlange ture mellem Fyn og Trekantsområdet. Lange ture mellem Sjælland og Jylland udgør ca. 20-25 pct. af trafikken over Lillebælt.

Sund & Bælt har oplyst, at det aktuelt er forventningen, at maksimalt 5 % af trafikken over Storebælt påvirkes af etableringen af en fast forbindelse over Femern. I forhold til trafikken ved Odense vil det i så fald være maksimalt 2-3 % af trafikken, der kan påvirkes, svarende til ca. 1 års vækst i trafikken.

Kattegatforbindelsen kan ses som et alternativ til en fast forbindelse ved Lillebælt, men en Kattegatforbindelse vil ikke kunne betjene den betydelige lokale og regionale trafik, som krydser Lillebælt.



Oversigt over modtagne høringsvar

1. Tage A. Larsen
2. John M. Barasinski
3. Ib Moreau Andersen
4. Egon Jørgensen
5. Jesper Daugaard Hansen
6. Carsten Geertsen og Lene Raahauge
7. Ole Krabbe Olesen
8. Scandic Hotel v. Tom Filstrup
9. Carsten Reippurt
10. Peter Eskesen Larsen
11. Søparkens Grundejerforening
v/ Henrik Mørup-Petersen
12. Søparkens Grundejerforening
v/ Henrik Mørup-Petersen
13. Keld Børsfelt Nielsen
14. Bodil og Ulrik Schrøder
15. Lindvedparkens Grundejerforening
v/ Helge Madsen
16. Hans Vilhelm Nikolejsen
17. Henriette og Michael Gregersen
18. Susanne Viborg
19. Bent Gerluf og Peer Pedersen
20. Syddansk Universitet
Søren Hesseldahl
21. Lindvedparkens Grundejerforening
v/ Helge Madsen



22. Dansk Industri
23. Grundejerforeningen Ejersminde
v/ Knud Jensen
24. Henrik Drue
25. Thomas Vang-Christensen
26. Vandcenter Syd
27. Klaus Staal Balsløv
28. René Elnegaard
29. Lars Fredskov
30. Dorte Wulff
31. Line og Brian Lauridsen
32. Elisabeth Lorenzen og Benny Eriksen
33. Helge Christiansen
34. Fyns Politi
35. Lindvedparkens Grundejerforening
v/ Helge Madsen
36. Dalumskolen
37. Region Syddanmark - Nyt OUH
38. Odense Kommune
39. Jan Skytte
40. Astrid og Jørgen Erik Nielsen
41. E/F Dalum Centrum
Margit Y. Jensen
42. Danmarks Naturfredningsforening
v/ Kurt Due Johansen
43. Inga og Lars Hansen

