

Høringsnotat for idéfasen

Opgradering af Rute 9 på Tåsinge



August 2024



Indhold

Indledning	4
Overordnede budskaber i høringssvarene	4
Behov for opgradering af rute 9	5
Konkrete forslag til opgradering af rute 9	5
Ombygning af kryds	5
Fremkommelighed	5
Forhold for cykeltrafikken	6
Ønsker en ny vej	6
Konkrete ønsker til ny vej	6
Ønsker ikke ny vej	7
Støjforhold	7
Landskab, natur og miljø	8
Klimapåvirkning	8
Erhvervsliv og ejendomsforhold	8
Vejdirektoratets bemærkninger	9
Udformning af opgraderingsforslag	9
Alternative forslag	9
Støjforhold	9
Miljø- og planforhold	9
Samfundsøkonomi	10
Ejendomsforhold og ekspropriation	10

Indledning

Den 28. juni 2021 blev der indgået et bredt politisk forlig om Infrastrukturplan 2035, som omfatter statens investeringer og initiativer på transportområdet for perioden 2022-2035. Det fremgår af aftalen, at der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering af forslag til opgradering af rute 9 på Tåsinge. Der er endnu ikke indgået aftale eller afsat midler til opgradering af rute 9 på Tåsinge.

Miljøkonsekvensvurderingen blev indledt med en offentlig idé- og forslagsfase i perioden 23. maj til og med den 4. juli 2024. Her fik borgere, myndigheder, virksomheder og interesseorganisationer mulighed for at komme med idéer, forslag og synspunkter, der kan indgå i det videre arbejde. Til formålet udviklede Vejdirektoratet en informationsfolder om idé- og forslagsfasen, som kan læses på projektets hjemmeside: [Opgradering af rute 9 på Tåsinge | Vejdirektoratet](#)

I forbindelse med den indledende idé- og forslagsfase blev der afholdt et borgermøde den 19. juni 2024 i Tåsinge-hallen, hvor Vejdirektoratet orienterede om miljøkonsekvensvurderingen, og lyttede til forslag og bemærkninger fra de mere end 250 deltagere. Vejdirektoratets præsentation kan findes på projektets hjemmeside. Mødedeltagernes input, spørgsmål og kommentarer indgår i Vejdirektoratets skitseprojektering og miljøkonsekvensvurdering af vejprojektet.

Ved afslutningen af idé- og forslagsfasen 4. juli 2024 havde Vejdirektoratet modtaget 28 høringsvar. De indkomne høringsvar kan læses på projektets hjemmeside.

Dette dokument er et resumé af de fremsendte høringsvar, præsenteret emne for emne. Sidst i dokumentet findes Vejdirektoratets bemærkninger til udvalgte emner.





Overordnede budskaber i høringssvarene

I mange høringsvar udtrykkes en bekymring over de natur- og miljømæssige konsekvenser af en ny motorvej på Tåsinge. Flere borgere udtrykker tvivl om effekten af en ny vej og fremhæver, at det bygger på urealistiske forventning om trafikvækst på rute 9 mellem Lolland og Fyn. Desuden påpeger flere, at den reelle flaskehals for trafikken på rute 9 er Svendborgsundbroen og Langelandsbroen, hvor vedligeholdelsesarbejde ofte påvirker trafikafviklingen.

Flere borgere påpeger, at en motorvej vil forstyrre Tåsinges naturskønne områder og rige dyreliv, og de udtrykker bekymring for ressourceforbruget og den afledte CO₂-belastning.

Mange borgere fremfører ønske om en opgradering af den eksisterende vej med bedre til- og frakørselsforhold, fælles indkørselsveje og forbedring af cykelsikkerheden frem for etablering af en ny vej.

Flere borgere ønsker stitunneler eller stibroer til de bløde trafikanter, særligt omkring Sundhøjskolen. Tilsvarende er der forslag om at erstatte de dobbeltrettede cykelstier langs hovedvejen med en ny sikker stiforbindelse mellem Lundby og Vindeby. Tåsinge Turistinformation peger på, at en cykelsti gennem et naturområde uden trafikstøj vil få flere voksne til at cykle på arbejde og dermed højne folkesundheden.

Flere borgere støtter etableringen af en motorvej over Tåsinge for at forbedre trafiksikkerheden og lette den daglige trafikafvikling. Hertil peges der på, at en ny vej vil reducere trafikken gennem Bregninge og Lundby, og dermed forbedre livskvaliteten for beboerne langs rute 9.

Behov for opgradering af rute 9

Mange borgere peger på, at en opgradering af rute 9 er nødvendig for at forbedre trafiksikkerheden, reducere støjen og sikre en mere effektiv trafikafvikling.

Flere borgere bemærker, at den øgede mængde tung trafik har forværret støjen langs rute 9, så det i perioder er svært at føre en samtale udendørs. Yderligere beretter borgere om, at det er blevet svært at komme til og fra deres bopæl på grund af den øgede trafik, og at der er problemer med oversigtsforholdene i flere kryds på rute 9.

Mange borgere påpeger, at de mange tilkørsler fra parceller, mindre bebyggelser, campingpladser m.v. medfører farlige situationer og uens trafikafvikling. Det gælder ikke mindst, når bilister skal foretage venstresving fra rute 9.

Flere borgere har også bemærket, at salgsboder langs vejen skaber pludselige opbremsninger, og at langsomme køretøjer som landbrugsmaskiner, der max må køre 40 km/t, begrænser fremkommeligheden, hvilket resulterer i farlige overhalinger, især på strækningen fra Bregninge til Lundby.

Mange borgerne har fokus på cykeltrafikken langs rute 9. Det oplyses, at cyklister og knallerter på den dobbeltrettede cykelsti ofte overses ved tilstødende veje, herunder indkørslen til Carlsberg Camping. Flere fortæller, at forældre føler sig utrygge ved at lade deres børn cykle i skole på grund af hyppige kørsler overfor rødt i lyskrydset i Bregninge.



Konkrete forslag til opgradering af rute 9

Flere borgere har fremsat konkrete forslag til forbedringer af den eksisterende hovedvej med henblik på at optimere trafikafviklingen og øge sikkerheden for både bilister og bløde trafikanter.

Ombygning af kryds

Flere borgere foreslår, at det signalregulerede kryds ved Eskærvej ombygges til rundkørsel med højresvingsbaner til og fra Eskærvej. Disse tiltag forventes at forbedre trafikafviklingen og reducere risikoen for ulykker.

Der er også forslag om at reducere antallet af kryds i Lundby og at lukke adgangsveje og mindre vejryds på rute 9.

Fremkommelighed

En borger foreslår, at de eksisterende farthindringer erstattes af moderne automatiske fartfælder, hvilket vil sikre en mere glidende og sikker trafikafvikling.

Flere borgere foreslår, at cykelstierne langs rute 9 nedlægges, så der kan skabes vigepladser for langsomme køretøjer og tilføjes en ekstra vejbane til overhaling.

Lundby Servicecenter og F24 tankanlæg foreslår, at man leder landbrugskøretøjer og andre langsomme køretøjer ud på de mindre veje på begge sider af rute 9. Alternativt at der oprettes vigepladser til disse køretøjer langs hovedvejen.

Forhold for cykeltrafikken

Det er fremsendt flere forslag om etablering af en underføring for gående og cyklister under hovedvejen ved Eskærvej i Vindeby. Det anføres, at en sådan underføring vil gøre flere forældre trygge ved at lade deres børn cykle til og fra Sundhøjskolen og samtidig forbedre fremkommeligheden for biltrafikken i krydset.

En borger foreslår, at der etableres en cykel- og gangbro over rute 9 med forbindelse til Kirkebakken og Stejlbjergvej Bregninge og en anden borger foreslår, at der etableres en underføring ved Lundby, hvor Øhavsstien krydser rute 9.

En borger foreslår, at cykelstien bør forlænges mod syd til Vievej i Bregninge for at undgå unødvendige krydsninger af rute 9.

Flere borgere foreslår, at den dobbeltrettede cykelsti langs hovedvejen nedlægges for at få plads til ekstra spor, vigepladser m.v. Som erstatning foreslås det, at der etableres en ny cykelsti øst for hovedvejen i det naturskønne område mellem Lundby og Vindeby.

En borger foreslår, at der etableres en ny cykelbro fra Vindeby til Svendborg, så der bliver bedre plads til biltrafikken på Svendborgsundbroen og cykeltrafikken får en mere sikker forbindelse over Svendborgsund.



Ønsker en ny vej

Flere borgere udtrykker støtte til etableringen af en ny vej på Tåsinge, især med henblik på at forbedre fremkommeligheden, trafiksikkerheden, reducere vejstøj og tage hensyn til kultur og miljø i området. Flere borgere mener, at 'forslag 2' fra Vejdirektoratets forundersøgelse i 2011 vil kunne forbedre trafiksikkerheden for øens beboere, især for cyklister, samt mindske støjgenerne langs den nuværende hovedvej. Det anføres ligeledes, at en ny vej vil reducere gennemgående trafik i Bregninge og Lundby, hvilket vil forøge de kulturelle og naturskønne værdier i området.

Konkrete ønsker til ny vej

En borger foreslår, at en eventuel ny motortrafikvej på Tåsinge anlægges med så få kryds som muligt. Dette vil flytte den hurtiggående transittrafik væk fra de tætbefolkede småbyer, hvilket vil forbedre trafiksikkerheden og mindske generne for beboerne i disse områder. Omvendt ønsker Tåsinge Turistinformation, at en ny vej får forbindelse til de større skærende veje med henblik på at opretholde gode forbindelser til turistdestinationer på Tåsinge.

En borger ønsker, at der arbejdes videre med 'forslag 1' fra Vejdirektoratets forundersøgelse fra 2011, og at der i samme forbindelse etableres en rundkørsel ved Bjerrebyvej.

Bjerreby-Landet Menighedsråd ønsker, at en eventuel ny vej og tilhørende bygværker placeres lavt i terrænet. Der argumenteres for at dette vil forhindre, at et vejkryds, en støjskærm eller en bro skæmmer udsigten mod kirken, og at støjen fra motortrafikvejen generer gæster på kirkegården.

Ønsker ikke ny vej

Mange borgere udtrykker bekymring over planerne om en motortrafikvej på Tåsinge. De frygter, at en ny vej vil forstyrre den naturskønne ø og ødelægge dens unikke landskab, natur og dyreliv. Andre borgere anfører, at Tåsinge vil miste sin tiltrækningskraft som en naturskøn ø, hvis der bygges en motortrafikvej og at en ny vej også kan føre til en generel værdiforringelse af ejendomme. Endelig fremføres det, at en ny vej vil gennemskære marker og dermed gøre det vanskeligt at fortsætte landbrugsdriften på berørte ejendomme.

Flere borgere peger på, at den reelle flaskehals for trafikken på rute 9 er Svendborgsundbroen og Langelandsbroen, hvor vedligeholdelsesarbejde ofte påvirker trafikafviklingen. Det anføres, at en ny vej på Tåsinge bør afvente en løsning på disse flaskehalsproblemer - eksempelvis etablering af en tunnel fra Langeland til Svendborg. Det anføres, at en tunnelloøsning vil skåne broerne for tung trafik og forbedre trafikflowet, samt beskytte de naturskønne områder på Tåsinge.

Flere borgere anfører, at udvidelser af vejnettet ikke løser trafikproblemerne, men tværtimod tiltrækker mere trafik. En borger påpeger, at det er svært at bygge sig ud af trængsel, og foreslår mere kollektiv transport for at mindske trafikken. Det anføres, at en ny vej kun vil spare få minutter i rejsetid. Herudover fremføres det, at såvel anlæg som anvendelse af en motortrafikvej vil medføre en øget CO₂-belastning.

En borger forudser, at en motortrafikvej vil føre til lukning af mange lokale veje som i dag er tilsluttet rute 9, hvilket vil skabe behov for alternative ruter til landbrugskøretøjer, og afledte gener for beboere langs disse veje.



Flere borgere opfordrer Vejdirektoratet til at fokusere på sikkerheden og trafikafviklingen for indbyggerne på Tåsinge frem for den gennemkørende trafik, og at dette sker med særlig opmærksomhed på cykeltrafikken og beboerne langs rute 9.

Støjforhold

Flere borgere frygter, at en opgradering af rute 9 vil medføre forøgede støjgener. En borger refererer til data fra WHO, der viser, at vejstøj kan føre til helbredsrisici hos voksne og indlæringsvanskeligheder hos børn.

En borger på Sundbrovej fortæller, at trafikstøjen allerede i dag gør det svært at føre en samtale i haven, og at støjen begrænser lysten til at nyde et måltid på terrassen.

En borger anfører, at der er brug for støjreducerende foranstaltninger, men påpeger samtidig, at støjdæmpende tiltag som hastighedsreduktion, støjdæmpende asfalt, jordvolde og støjskærme ikke umiddelbart vurderes at være egnede for rute 9 på Tåsinge. Borgeren anfører, at yderligere hastighedsbegrænsning ville være kontraproduktiv i forhold til projektets oprindelige mål om effektiv og sikker trafikafvikling, og at støjreducerende vejbelægning højst vil reducere støjen med 3 dB. Desuden nævnes det, at støjvolde kun kan etableres få steder på strækningen, og at opsætning af støjskærme vil adskille den østlige og vestlige del af Bregninge.

Flere borgere foreslår, at der udlægges støjdæmpende asfalt på den eksisterende rute 9 for at afhjælpe støjproblemerne.

Landskab, natur og miljø

Flere borgere mener, at en ny vej vil skade landskabet, naturen og dyrelivet på Tåsinge. De beskriver øens rige dyreliv og unikke natur, som de frygter, vil blive påvirket negativt ved etableringen af en motortrafikvej. Derudover anføres det, at en ny vej vest om Bregninge vil forløbe hen over et vandindvindingsområde.

Miljøstyrelsens enhed for Hav- og Vandmiljø peger på, at miljøkonsekvensvurderingen skal redegøre for at projektet kan gennemføres i overensstemmelse med den bindende danske vandplanlægning, herunder at de medfølgende anlægs- og driftsmæssige aktiviteter miljøpåvirkning ikke vil lede til tilstandsforringelse og/eller hindring af målopfyldelse.

Flere borgere anfører, at områder langs den nuværende hovedvej, som Lunkebugten, Bregninge Bakker, Bregninge kirke, mølle og museum samt skoven nord for Bregninge, vil få stor gavn af en omlægning af vejforløbet for rute 9.

Klimapåvirkning

En borger peger på, at det fremgik af borgermødet i Tåsingehallen, at Vejdirektoratet vil forsøge at begrænse projektet miljøbelastning og have et skærpet fokus på bæredygtighed, herunder brug af mindre CO₂-belastende betonblandinger. Borgeren anfører, at det mest bæredygtige vil være at bevare de nuværende forhold på rute 9. Det foreslås, at Vejdirektoratet sammenholder klimapåvirkningen ved anlæg af en ny vej med den potentielle tidsgevinst.



Erhvervsliv og ejendomsforhold

Svendborgsund Bryghus er enige i, at det kan være hensigtsmæssigt med en opgradering rute 9 i en eller anden form. Bryghuset er dog bekymret, da en del af virksomhedens omsætning kommer fra gennemfartstrafik på rute 9. Bryghuset opfordrer derfor Vejdirektoratet til at have fokus på øens virksomheder i miljøkonsekvensvurderingen.

Flere borgere peger på, at en ny vej kan medføre værdiforringelse af landbrugsejendomme, særligt hvis marker adskilles fra driftsbygninger.

En borger på Vornæsvej ønsker, at der tages hensyn til ejendomsforhold ved placering af en eventuel motortrafikvej.

En borger opfordrer Vejdirektoratet til at lytte til de mennesker, der bor og lever i området, og som skal leve med de ændringer som følger af en eventuel ny vej.



Vejdirektoratets bemærkninger

Udformning af opgraderingsforslag

Uanset om der er tale om nyanlæg eller opgradering af den eksisterende hovedvej, så vil Vejdirektoratet forsøge at tage hensyn til natur- og miljøforhold, ejendomme, virksomheder og bysamfund, fremtidig arealanvendelse og støj.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen vil Vejdirektoratet vurdere de fremsendte bemærkninger og ønsker og om muligt tage hensyn til disse ved udformningen af opgraderingsforslagene. Hvor et forslag ikke vurderes at være relevant af tekniske, økonomiske eller miljømæssige årsager, så vil der også blive redegjort for dette i forbindelse med afrapporteringen af miljøkonsekvensvurderingen.

For at sikre god sammenhæng med de kommunale planer, vil Svendborg Kommune blive inddraget i udformningen af opgraderingsforslagene med henblik på at sikre god sammenhæng med de kommunale vej- og stiforbindelser. Tilsvarende vil udfordringerne med langsommekørende landbrugskøretøjer blive drøftet med Svendborg Kommune.

Alternative forslag

I flere hørings svar bliver det anført, at de reelle flaskehalse på rute 9 er broerne til/fra Fyn og Langeland, og at en opgradering af rute 9 på Tåsinge derfor burde afvente en løsning på disse udfordringer, herunder anlæg af en tunnel fra Langeland til Fyn.

Det skal i den forbindelse nævnes, at Folketinget har bedt Vejdirektoratet om at undersøge mulige forslag til opgradering af rute 9 på Tåsinge. Anlæg af en tunnel mellem Langeland og Fyn samt ombygning af Svendborgsundbroen, Siø sundbroen og Langelandsbroen vurderes derfor at ligge uden for miljøkonsekvensvurderingens rammer.

Tilsvarende vurderer Vejdirektoratet at undersøgelser af kollektive alternativer ligger uden for miljøkonsekvensvurderingens rammer.

Støjforhold

Der er ikke fastsat vejledende grænseværdier for støj fra nye veje, men Miljøstyrelsen anbefaler, at der tages samme hensyn til støjen, når man planlægger nye veje og udbygninger, som når man planlægger nye boliger, hvor grænseværdien er 58 dB. Ved udvælgelse og dimensionering af støjdæmpende tiltag er det Vejdirektoratets målsætning, under hensyntagen til anlægstekniske og økonomiske muligheder, at den gennemsnitlige støjbelastning ikke overstiger 58 dB.

Hvis boliger ligger tæt på vejen, vil det på disse strækninger blive undersøgt om der er mulighed for at etablere støjforanstaltninger, f.eks. i form af skærm eller jordvold. Ved enkeltliggende boliger, vil der ikke blive opsat støjafskærmning. På strækninger, hvor støjbelastningen overstiger 63 dB efter opgraderingen, forventes ejerne at blive tilbudt tilskud til facadeisolering, fx udskiftning af vinduer.

Hvor opgraderingen af rute 9 omfatter nyanlæg, så vil det ligeledes blive forsøgt at placere vejen lavt i terrænet ved passage af boligområder, kirker og rekreative områder, hvilket også kan nedsætte støjgejerne.

Miljø- og planforhold

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen gennemføres en omfattende kortlægning af dyre- og planteliv, rekreative arealer, skovområder, vandløb m.v. i de områder, der kan blive påvirket af projektet. Kortlægningen vil indgå i vurderingen af de miljømæssige konsekvenser af opgraderingsforslagene med henblik på at:



- Sikre dyrelivet gode passagemuligheder.
- Beskytte vandindvindingsområder, grundvand og overfladevand.
- Forbedre rekreative stiforbindelser og cykelstier.
- Tilpasse vejanlægget til landskabet.

Som led i miljøkonsekvensvurderingen udarbejder Vejdirektoratet endvidere en redegørelse for at anlægs- og driftsmæssige aktiviteter ikke vil lede til forringelse af grund- og overfladevand eller hindre opfyldelse af mål fastsat i henhold til Vandrammedirektivet.

Der vil også blive indarbejdet forskellige tiltag, der skal sikre at anlægsprojektet ikke medfører en negativ indvirkning på arter og områder beskyttet i henhold til EU's habitatdirektiv.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen vil det ligeledes blive forsøgt vurderet, hvilken effekt en ny vej vil få på det lokale erhvervsliv.

For at sikre at opgraderingsforslagene ikke giver anledning til væsentlige negative effekter for miljøet, vil der undervejs i miljøkonsekvensvurderingen foregå en løbende tilpasning og optimering af forslagene, samt blive foretaget en vurdering af nødvendige afværgeforanstaltninger under og efter anlægsarbejdet.

Samfundsøkonomi

I flere høringssvar anføres det, at tidsgevinsterne ved en opgradering af rute 9 vil medføre en række negative konsekvenser, herunder påvirkning af landskab, natur og landbrugsejendomme samt forøget klimapåvirkning. Det anføres ligeledes, at opgraderingen af rute 9 på Tåsinge kun giver små tidsgevinster og den ikke løser flaskehalsproblemerne ved broerne til/fra Fyn og Langeland.

Hertil kan Vejdirektoratet bemærke, at der i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen gennemføres en samfundsøkonomisk analyse, hvor Vejdirektoratet opgør flest mulige omkostninger og effekter knyttet til opgraderingsforslagene. I beregningerne indgår blandt andet brugereffekter i form af rejsetidsgevinster, anlægsomkostninger og gener i anlægsperioden. Derudover beregnes effekter af ændringer i uheld, støj og klimapåvirkning. Ikke målbare påvirkninger under og efter anlægsarbejdet vil blive beskrevet i detaljer i miljøkonsekvensrapporten.

Ejendomsforhold og ekspropriation

Anlæg af en omfartsvej vest om Bregninge vil uvægerligt komme til at berøre en række landbrugsejendomme og beboelsesbygninger i det åbne land. Vejdirektoratet vil i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen søge at minimere de arealmæssige konsekvenser og vurdere, hvilke arealbehov de forskellige opgraderingsforslag vil medføre, og hvor meget ekspropriationsomkostningerne vil udgøre.

Det er derfor vanskeligt på nuværende tidspunkt at vurdere, hvordan de enkelte ejendomme konkret vil blive berørt. Dette betyder også, at Vejdirektoratet ikke på nuværende tidspunkt kan afgøre om betingelserne for en totalekspropriation er opfyldt. Hvis det ender med en delekspropriation af en landbrugsejendom, det vil sige afståelse af dele af jorden, vil ulemperne hermed søges afhjulpet gennem en jordfordeling i området.

Vejdirektoratet taler gerne med berørte naboer i området, og er opmærksomme på, at planlægning af nye veje skaber stor usikkerhed i de berørte områder. Vejdirektoratet kommer gerne på besøg, og ser på ejendommen og omgivelserne, og selvom man ikke på nuværende tidspunkt kan sige noget helt præcist om arealbehovet og erstatningens størrelse, så kan det forklares, hvad den videre proces for vejprojektet vil indebære for den enkelte lodsejer.