



NOTAT

24. januar 2025
2024-2472

Høringsnotat om forslag til lov om ændring af lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense

Indholdsfortegnelse

Høringsnotat om forslag til lov om ændring af lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense.....	1
1. Høringen	1
1.1. Høringsperiode	1
1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.	2
2. Høringssvarene.....	3
2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget	4
2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget	4
2.2.1. Natur	4
2.2.2. Støj	4
2.2.3. Rekreative forhold	5
2.2.4. Ledninger	6
2.2.5. Dimensionering	6
3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet.....	6

1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense har i perioden fra den 13. december 2024 til den 15. januar 2025 (34 dage) været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.



Udkastet til lovforslag blev den 13. december 2024 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 13. december 2024.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget hørings svar, og om høringsparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag. Det bemærkes, at oversigten er tilpasset i forlængelse af enkelte høringsparters orientering om navneskift, således at høringsparternes nye navne indgår. Høringspart, som er ophørt, er ikke medtaget.

Der er ikke myndigheder, organisationer m.v., som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Høringspart	Hørings-svar modtaget	Bemærkninger	Ingen bemærkninger	Ønsker ikke at afgive hørings-svar
Cyklistforbundet				
Dansk Byggeri				
Dansk Erhverv	x	x		
Danmarks Naturfredningsforening				
Dansk Ornitologisk Forening				
Dansk Vandrelaug				



Danske Regioner				
DI Transport				
Energinet	X	x		
FDM				
Fredningsnævnet for Fyn				
Friluftsrådet	x	x		
KL				
NOAH				
Odense Kommune				
Region Syddanmark				
Rådet for Bæredygtig Trafik				

2. Høringssvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne høringsvar om udkastet til lovforslag.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i offentlig høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne høringsvar, men er foretaget på Transportministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.



Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget

Dansk Erhverv bemærker, at de kan støtte lovforslaget.

2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget

2.2.1. Natur

Friluftsrådet bemærker bl.a., at 134 hektar skov skal fældes, hvilket er imod Odenses plan om fordobling af skovarealet. Friluftsrådet håber på, at erstatningsskoven plantes i Odense Kommune, og gerne i forlængelse af nuværende skov, hvilket f.eks. kan være ved Elmelund eller Hollufgård.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at plantning af erstatningsskov så vidt muligt vil ske i nærområdet omkring udbygningsprojektet. Odense Kommune vil blive inddraget i det videre arbejde med udpegning af arealer til erstatningsskov.

Endelig bemærker Transportministeriet, at det ikke er 134 hektar, som anført i høringssvaret, men 13,4 hektar.

2.2.2. Støj

Friluftsrådet bemærker, at den nuværende støj ikke bør være en blankocheck til yderligere støj fra motorvejen. Derfor opfordres der til at gøre en indsats for at begrænse støjen. Det kan f.eks. være ved nedsat hastighed og bedre støjværn, men helst ved mindre trafik.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at udbygningen af motorvejen vil medføre en smule mere støj i omgivelserne langs de dele af motorvejen, hvor der ikke opsættes støjskærme. Støjskærmene har til formål at reducere støjen ved boligområder og et kolonihaveområde. Det følger af Vejdirektoratets opdaterede miljøkonsekvensvurdering, at støjmodelberegninger viser, at antallet af støjbelastede boliger vil blive reduceret fra 4.311 til 3.047 ved gennemførelse af anlægsprojektet.

Dette opnås ved projektets støjreducerende tiltag. Om de støjreducerende tiltag står der følgende i de almindelige bemærkninger til lovforslaget (punkt 3.1.4):



”Det fremgår af den eksisterende anlægslov at der vil blive etableret støjskærme med en højde på fire meter fordelt på begge sider af motorvejen på den bynære strækning. Herudover er det besluttet at eksisterende støjvolde skal forhøjes.

Efter vedtagelse af den eksisterende anlægslov er der etableret støjafskærmning på strækningen mellem Holkebjergvænget og Assensvej i Dalum.

Det foreslås med lovforslaget, at den del af støjafskærmningen, der ikke er etableret, opdateres med højere og længere støjskærme på samme placeringer som forudsat i den eksisterende anlægslov. Dette indebærer, at der foreslås etablering af støjskærme i ni meters højde på strækninger omkring Hjallese, mens støjskærme fra Odense Å til tilslutningsanlæg 52, nord for motorvejen foreslås etableret i syv meters højde.”

2.2.3. Rekreative forhold

Friluftsrådet bemærker bl.a., at friluftslivet vil blive påvirket i anlægsfasen. Påvirkningen skal helst være minimal, hvorfor der opfordres til kreative løsninger med hensyn til spærringer, der opsættes, og en fleksibel åbning over motorvejen anbefales, så der er åbnet, når byggeriet står stille.

Ligeledes bemærker Friluftsrådet, at der er lagt op til samme antal overgange alene for gående og cyklende. Det vil være oplagt at udvide antal, så biler og bløde trafikanter adskilles, især omkring den store rundkørsel ved Dalumvej/Assensvej mangler der konkret beskrivelse af håndteringen af denne både under og især efter udvidelse.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at der i anlægsfasen vil være fokus på opretholdelse af gode forbindelser for fodgængere og cyklister langs med – og på tværs af udbygningsstrækningen. Der kan dog opstå situationer, hvor også bløde trafikanter må acceptere en vis omvej som følge af konstruktionsarbejde og nødvendige afspærringer ved arbejdsarealer.

Tilslutningsanlæg 51, Odense S, vil efter ombygningen principielt fungere på samme måde for fodgænger- og cyklister som i dagens situation.



2.2.4. Ledninger

Energinet gør opmærksom på tilstedeværelsen af en gastransmissionsledning, som krydser motorvejen mellem Elmelundsvej og jernbanen. På den baggrund ønsker Energinet, at de inddrages så tidligt som muligt.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Vejdirektoratet er opmærksomme på placeringen af Energinets ledning, og vil inddrage Energinet i den videre proces.

2.2.5. Dimensionering

Dansk Erhverv bemærker, at det er vigtigt, at etablering eller udvidelse af ny infrastruktur på især motorvejsnettet er dimensioneret til dobbeltrailere, som f.eks. udbygningen af Fynske Motorvej syd om Odense.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at tilslutningsanlæg 51, Odense S, dimensioneres til modulvogntog i forhold til det allerede tilladte vejnet, men ikke til de lange dobbeltrailere (EMS2 vogntog) omfattet af den igangværende forsøgsordning. Tilslutningsanlæg 51 ligger i bymæssig bebyggelse, og det vil derfor betyde et væsentligt større indgreb i de omkringliggende ejendomme, hvis der skal skabes plads til EMS2, som umiddelbart også vil udfordre fremkommeligheden i fordelerringen. Ligeledes vurderes det tilgrænsende vejnet ikke umiddelbart egnet til at betjene disse lange vogntog. Endeligt vurderes behovet for at dimensionere til EMS2 at være af forholdsvis begrænset relevans for erhvervet i nærområdet.

Tilslutningsanlæg 52, Odense SV, er tidligere ombygget, og derfor ikke en del af det aktuelle udbygningsprojekt. Der er gennemført en analyse af en mulig ombygning af dette tilslutningsanlæg til EMS2 vogntog. Anlægsomkostningen til en sådan ombygning er beregnet til ca. 7,6 mio. kr. Dette beløb er ikke indeholdt i det besluttede projekt.

Tilslutningsanlæg 50, Odense SØ, ligger udenfor projektstrækningen, og ændres således ikke i udbygningsprojektet.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag ikke indholdsmæssige ændringer.



Side 7/7

Der er foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.