

NOTAT

Dato  
J. nr.

## Høringsnotat

### vedrørende forslag til lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense (L 26)

Udkast til forslag til lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense har været i høring fra 28. juni til 16. august 2013. Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på [www.høringsportalen.dk](http://www.høringsportalen.dk).

Lovforslaget er et led i udmøntningen af aftale af 21. marts 2013 mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti om "En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen, mv."

Af aftalen fremgår, at der fremsættes forslag til anlægslov for udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense. Der afsættes i første omgang midler til gennemførelse af 1. etape, der omfatter anlæg af et nyt tilslutningsanlæg 50, der skal skabe adgang fra det kommende, nye Odense Universitetshospital til motorvejen.

Følgende myndigheder og organisationer er blevet hørt: Odense Kommune, Region Syddanmark, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Ledningsejerforbund, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Vejforening, Det Økologiske Råd, Forenede Danske Motorejere (FDM), Fynbus, ITD, Rådet for Bæredygtig Trafik og Rådet for Sikker Trafik.

#### 1. hørings svar med bemærkninger

- ./.
- Transportministeriet har modtaget syv hørings svar. De modtagne hørings svar er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

I det følgende gennemgås og kommenteres hørings svarene i hovedtræk.



## **Odense Kommune**

Side 2/7

Odense Kommune opfordrer til, at realiseringen af loven fremskyndes mest muligt set i lyset af, at Region Syddanmark forventer at påbegynde vejadgangen og byggeriet af det nye sygehus ultimo 2015.

Odense Kommune bakker desuden op om lovteksten og stiller sig til rådighed for samarbejde med Transportministeriet.

### *Bemærkninger*

Finansudvalget gav den 25. april 2013 tilslutning til, at Vejdirektoratet igangsætter anlæg af et nyt tilslutningsanlæg ved det kommende universitetshospital i Odense (Aktstykke 81).

Vejdirektoratet har umiddelbart herefter tilrettelagt den videre proces. Der skal gennemføres detailprojektering og myndighedsbehandling som grundlag for gennemførelse af ekspropriationer i 1. halvdel af 2014. Denne proces foregår i tæt samarbejde med Odense Kommune, bl.a. ved at kommunen eksproprierer nogle arealer for Vejdirektoratet.

I 2. halvdel af 2014 kan selve anlægsarbejderne igangsættes. Der skal bygges 2 nye broer og ramper, og arbejdet skal gennemføres, så trafikken på motorvejen bliver berørt mindst muligt.

I Vejdirektoratet er man meget opmærksom på, at tilslutningsanlægget skal være færdigt hurtigst muligt, og vil løbende udnytte de muligheder, der måtte vise sig for at optimere processen tidsmæssigt i dialog med Region Syddanmark.

Vejdirektoratet vil give en status til transportministeren vedr. eventuelle muligheder for at optimere processen, herunder henset til den konkrete tidsplan for sygehusbyggeriet, ultimo 2013.

## **Region Syddanmark**

Region Syddanmark er positiv over for etableringen af det nye tilslutningsanlæg ved det kommende Odense Universitetshospital (nyt OUH). Man har ingen bemærkninger i forhold til de tekniske løsningsforslag, der er omtalt i udkastet til lovforslag.

Region Syddanmark gør imidlertid indsigelse over for tidsplanen for anlæg af tilslutningsanlæg 50. Ifølge udkastet til lovforslag (side 13) er tilslutningsanlægget angivet til at være færdigbygget i 2016.



Man gør opmærksom på, at der er tre store projekter med forskellige bygherrer, som er afhængige af hinanden og deres respektive tidsplaner og bevillinger. Det er forlængelse af Munkebjergvej ved Odense Kommune, anlæg af tilslutningsanlæg 50 ved Transportministeriet og opførelse af Nyt OUH af Region Syddanmark.

Ved byggeriet af Nyt OUH er man afhængig af at kunne komme til og fra motorvejen til byggepladsen med tunge transportere fra start af byggemodningen ultimo 2015.

Region Syddanmark anmoder derfor om, at Transportministeriet revurderer tidsplanen for etablering af tilslutningsanlæg 50.

#### *Bemærkninger*

Der henvises til bemærkningerne til Odense Kommunes høringssvar ovenfor.

#### **Dansk Erhverv**

Dansk Erhverv finder, at udbygningen af Fynske Motorvej syd om Odense er nødvendig og støtter derfor forslaget.

Danske Erhverv opfordrer til, at Vejdirektoratet fortsætter sit glimrende arbejde med tiltag, der minimerer gener for trafikken i byggeperioden.

#### *Bemærkninger*

Vejdirektoratet arbejder løbende på at gennemføre nye initiativer og løsninger til at effektivisere anlægsprojekterne. Den indsats har de seneste år bl.a. været medvirkende til, at en række anlægsprojekter er blevet færdige før tid.

I selve anlægsperioden har Vejdirektoratet de senere år gennemført initiativer over en bred front med henblik på forbedring af trafikafviklingen under anlægsarbejder. Bl.a. har Vejdirektoratet dannet egentlige trafikafviklingsteams i forbindelse med det enkelte anlægsarbejde. Deres opgave er løbende at optimere trafikafviklingen og anlægslogistikken, så bilisterne udsættes for færrest mulige gener. Dette vil også blive etableret i forbindelse med udbygningen af Fynske Motorvej.

#### **Dansk Industri**

Dansk Industri (DI) ser gerne lovforslag og udbygning gennemført hurtigst muligt.



DI gør opmærksom på, at Fynske Motorvej er en del af basisvejnettet for modulvogntog. Erhvervslivet har et ønske om, at mulighederne for at køre med modulvogntog skal være så gode som muligt, herunder at til- og frakørsler så vidt muligt dimensioneres til, at det bliver muligt at køre med modulvogntog.

DI anfører endvidere, at det bør sikres, at gener i anlægsfasen minimeres. Anlægsarbejderne bør således tilrettelægges, så udgangspunktet er de mindst mulige gener for trafikken, herunder ved at mest muligt arbejde gennemføres om natten og på andre tidspunkter, hvor den trafikale belastning er mindst.

DI ønsker i den forbindelse, at virksomhederne i de berørte områder informeres i god tid om de forventede gener i anlægsperioden, særligt om hvor lang tid generne forventes at vare.

### *Bemærkninger*

Fynske Motorvej indgår som nævnt af DI i basisvejnettet, og modulvogntog skal derfor indgå som dimensioneringsgrundlag på strækningen syd om Odense. Alle rampekryds er derfor dimensioneret, så de opfylder kravene i relation til modulvogntog.

Med hensyn til trafikafviklingen under anlægsarbejderne er det Vejdirektoratets vurdering, at fokus bør være rettet mod at optimere trafikafviklingen i hele døgnet, at sikre kvaliteten af det anlægsarbejde, der udføres, og at sørge for, at arbejdsmiljøet er sikkert for de folk, der udfører arbejdet. I nogle tilfælde stiller kommunerne krav om, at der ikke må gennemføres natarbejde for at begrænse generne for beboere langs motorvejen, hvilket kan medføre en række begrænsninger.

Vejdirektoratet er meget opmærksom på behovet for at informere virksomhederne om anlægsarbejderne, og om hvor lang tid de kan forventes at tage på de forskellige dele af anlægsstrækningen. Berørte virksomheder vil blive kontaktet direkte, og der vil med jævne mellemrum blive sendt nyhedsbreve til alle virksomheder i området.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Erhverv.

### **Det Økologiske Råd**

Det Økologiske Råd skriver i deres høringssvar, at udkastet til lovforslag om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense ensidigt bygger på en tro på udbygning af vejkapacitet som løsning på trængselsproblemer, samt på at alle negative miljøkonsekvenser må vige for at bekæmpe trængslen.



Det Økologiske Råd finder det dog positivt, at udkastet til lovforslag rummer en samkørselsplads ved afkørsel 52 (Odense SV). Men der mangler en redegørelse for, hvordan motorvejen hænger sammen med den kommende letbane og anden kollektiv transport. En god omstigningsplads kunne gøre en omstigning til letbane attraktiv for pendlere, mener rådet.

Det Økologiske Råd vil generelt foreslå, at Vejdirektoratet begynder at arbejde efter et princip om, hvordan Danmark kan undgå udvidelse af vejanlæg, f.eks. svarende til det svenske "firetrins princip", der består af følgende principper:

1. Vurdér om transportbehovet kan reduceres, eller om andre transportformer (f. eks. cykler eller kollektiv trafik) kan anvendes.
2. Optimér ved at udnytte det eksisterende vej- eller jernbanenet mere effektivt.
3. Byg om i mindre omfang og gennemfør forbedringer af de eksisterende veje og jernbanenet.
4. Byg nyt, når der er behov for større udbygninger eller helt ny infrastruktur.

#### *Bemærkninger*

Den eventuelt kommende letbane i Odense indgår i den samlede udviklingsplan for Campus Odense, hvori bl.a. etableringen af det nye Odense Universitetshospital også indgår. Letbanen, forlængelsen af den kommunale vejforbindelse til hospitalet, Munkebjergvej, samt anlæg af nyt tilslutningsanlæg 50 i forbindelse med udbygningen af motorvejen er alle elementer i udviklingen af området. Letbanen spiller herudover en central rolle ved at forbinde området til regional- og fjern tog (via Odense Banegård) ligesom kommunen planlægger at etablere et *park and ride*-anlæg med 1.500 parkeringspladser tæt på motorvejen.

Udviklingen af området gennemføres af Odense Kommune og Region Syddanmark i fællesskab, og Vejdirektoratet har deltaget i samarbejdet i relation til trafikken til og fra motorvejen.

Vejdirektoratet har løbende kontakt til det svenske Trafikverket om bl.a. planlægningsmetoder og er derfor også bekendt med "firetrins princippet". Vejdirektoratet følger så vidt muligt disse principper.

I forbindelse med VVM-undersøgelser indgår lignende overvejelser ved opstilling af løsningsalternativer. Muligheden for udbygning af den kollektive trafik som alternativ til at bygge nyt eller udbygge indgår for eksempel i VVM-undersøgelserne. I forhold til større projekter er det ofte andre forhold, der i sidste ende afgør, hvad man i den konkrete situation når frem til som den bedste løsning. Hvis trængslen på en motorvej er blevet så voldsom, at den eneste



løsning er en samlet udbygning af vejen, er det ikke realistisk at foreslå mindre omfattende løsninger.

Side 6/7

## **Forenede Danske Motorejere**

Forenede Danske Motorejere har ingen kommentarer til udkastet til lovforslag.

### *Bemærkninger*

Forenede Danske Motorejeres høringssvar giver ikke anledning til bemærkninger.

## **ITD**

ITD (brancheorganisation for den danske vejgodstransport) er positive over udmøntningen af den politiske beslutning om udvidelsen af Fynske Motorvej syd om Odense.

ITD forventer, at der ved dimensioneringen af ramper mv. er taget højde for eventuelle, kommende udvidelser af modulvogntogsnettet.

ITD noterer desuden, at der ikke indgår rasteplassanlæg på strækningen syd om Odense. Man forventer, at der er taget højde for erhvervstransportens krav til sådanne, således at udøverne bl.a. kan overholde køre- og hviletidsbestemmelserne.

### *Bemærkninger*

For så vidt angår modulvogntogsnettet henvises til bemærkningerne til Dansk Industris høringssvar ovenfor.

Der er ikke planlagt rasteplassanlæg på strækningen syd om Odense, da det er Vejdirektoratets vurdering, at en ny rasteplass vil komme for tæt på Kildebjerg Rasteplass, der er beliggende umiddelbart vest for Odense. Der er desuden begrænset plads til en rasteplass langs bystrækningen syd om Odense. Endelig kan man i Odense i nærheden af motorvejen finde de fleste af de faciliteter, der normalt er på en rasteplass.



## **2. Ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring**

Side 7/7

Der er ikke foretaget indholdsmæssige ændringer af lovforslaget. Der er foretaget en række redaktionelle ændringer, herunder som følge af bemærkninger fra Justitsministeriets lovafdeling.