

eller under motorvejen: Hvidehøjvej, Knullen, Højbyvej og Svendborgvej i Odense Kommune; Birkebjergvej og Svendborgvej i Årslev Kommune; Sønder Højrupvej, Fruerlundsvej og Goe Bakke-Nørrevangsvej i Ringe Kommune; Rudmevej-Gultvedgyden og Mullerupvej i Ryslinge Kommune; Høje Dong og Højbjergvej i Egebjerg Kommune samt Heldagervej i Svendborg Kommune.

Herudover påregnes etableret stipassager følgende steder: Ved Lumbyvej i Årslev Kommune; ved Stegshavevej og ved Bøgegrotten i Ringe Kommune; ved Groven i Ryslinge Kommune og ved Ravnebjerg Skov i Svendborg Kommune.

Endelig fastlæggelse af det lokale vej- og stinet med tilhørende niveaufri skæringer vil dog først ske i detailprojekteringsfasen.

Det sikres, at der bliver en sammenhængende cykelrute mellem Odense og Svendborg. Cykelruten vil som i dag forløbe gennem byerne Højby, Ringe og Kværndrup og i øvrigt ad den nuværende rute 9, hvor denne afløses af den nye vej, og ad nye lokalveje og stier.

De strækninger af den nuværende hovedlandevej, som afløses af den nye rute 9, vil som led i projektet blive tilpasset den nye funktion som lokalvej og cykelvej.

2.7. Faunapassager

Der påregnes etableret faunapassager for større dyr ved Højby, Vindinge Å, Groven, Møllehave Skov og Ravnebjerg Skov. Endvidere udføres alle vandløbsunderføringer med dobbelte banketter, og rørlagte vandløb frilægges. Endelig etableres rørunderføringer for mindre dyr, hvor vejen ligger på dæmning eller i terræn i natur- og landbrugsområder med mange levende hegn.

Der opsættes vildthejn langs vejen efter behov.

2.8. Støjafskærmning

For at sikre at det udendørs trafikstøjniveau ved boliger i sammenhængende bebyggelser ikke overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 55 dB(A), vil der i nødvendigt omfang blive etableret støjafskærmning langs den nye vej, såfremt øvrige forhold ikke taler imod dette. Alternativt kan der alt efter de konkrete forhold blive tale om ulempestatning, der fastsættes af de takserende myndigheder. Det nærmere omfang og udformningen af støjafskærmning vil efter drøftelse med de berørte borgere blive fastlagt i detailprojekteringsfasen.

2.9. Vejudstyr og beplantning

Vejen udstyres med vejtafler, autoværn, kantpæle, nødtelefoner, trafikregistreringsudstyr, vintervarslingsudstyr og hegn m.v. samt i nødvendigt omfang vejbelysning. Afmærkningen på kørebanen vil blive udført med reflekterende striber og/eller reflekterende færdselssøm. Der etableres desuden beplantning.

2.10. Naboarealer

I de senere år er der sat fokus på erhvervsbyggeriers ofte negative indvirkning på den æstetiske helhed, som tilstræbes i forbindelse med gennemførelse af nye store vejanlæg, og som der bruges mange penge på at opnå.

Vejmyndigheden kan hindre større byggerier m.v. inden for de i vejloven fastsatte udvidelsesbyggelinier på 50 m fra vejmidte. Uden for disse reguleres den fremtidige byudvikling af amternes og kommunernes planlægning.

I den statslige udmelding til regionplanrevision 2001 fra Miljø- og Energiministeriet anføres bl.a.: »Byvækst skal altid ske indefra eksisterende by og udad. Lokalisering af erhvervsområder langs motorveje eller overordnede veje i det åbne land løsrevet fra de eksisterende byer er ikke i overensstemmelse med disse principper. Der bør som hovedregel ikke udlægges byvækstarealer inden for 300 m fra motorveje og deres tilslutningsanlæg, medmindre der er tale om en klar afrunding af byen i forhold til vejanlægget.«

3. Trafikale konsekvenser

I følge trafikberegningerne forventes rute 9 Odense-Svendborg, når den anlægges som 4-sporet motorvej, at få følgende årsdøgntrafik i år 2010:

20-22.000 biler på strækningen Odense-Ringe, 16.000 biler på strækningen Ringe-Kværndrup, 14.000 biler på strækningen Kværndrup-Kirkeby og 17.000 biler på strækningen Kirkeby-Svendborg.

Hovedparten af trafikken på den nuværende rute 9 vil blive overflyttet til den nye vej.

Trafikprognoseerne er baseret på de officielle forventninger til væksten i bruttonationalproduktet. I følge Vejdirektoratets seneste trafikprognose vil vejtrafikken stige 27 pct. i perioden 1996-2010 og 32 pct. i perioden 1996-2016.

I følge trafikberegningerne har åbningen af Storebæltsbroen stort set ingen indflydelse på trafikbelastningen på rute 9 mellem Odense og Svendborg. Kun på den nordligste strækning mellem Odense og Ringe giver broen anledning til en lille mertrafik. Storebæltsforbindelsens eventuelle særlige langsigtede ef-