

NOVEMBER 2012  
FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE

# VEJPLAN





ADRESSE COWI A/S  
Jens Chr. Skous Vej 9  
8000 Aarhus C  
Danmark

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW [cowi.dk](http://cowi.dk)

NOVEMBER 2012  
FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE

# VEJPLAN

PROJEKTNR. A027558  
DOKUMENTNR. 2  
VERSION 4.0  
UDGIVELSESDATO 1. november 2012  
UDARBEJDET KRMA/RKNN/FST  
KONTROLLERET KRBR  
GODKENDT FST



# INDHOLD

1	Indledning	7
2	Sammenfatning	9
3	Mål og forventninger for vejområdet	12
3.1	Nuværende mål og reservationer	12
3.2	Trafik	14
4	Krav til fremtidig trafikstruktur og vejudformning	17
4.1	Krav til strækninger	17
4.2	Krav til kryds	19
4.3	Kriterier for vurdering af vejreservationer	23
5	Nuværende vejforhold	25
5.1	Veje i Faaborg-Midtfyn Kommune	25
5.2	Eksisterende planer	32
5.3	Vejreservationer	36
5.4	Fyn-Als forbindelse	44
6	Behov for vejforbedringer	46
6.1	Tilpasning af eksisterende vejanlæg	46
7	Vejprojekter på kommuneveje	49
7.1	Projekter for nye vejanlæg	50
7.2	Projekter for vejudbygning	56



# 1 Indledning

Vejplanen er udarbejdet som en del af grundlaget for en samlet Trafikplan for Faaborg-Midtfyn Kommune. Som del af Trafikplanen er det Vejplanens formål at fastlægge kommunens politik for udbygning af vejnettet i de kommende år. Derudover opstilles der i Vejplanen konkrete projekter for ud- og ombygning af eksisterende veje i Faaborg-Midtfyn Kommune. Vejplanen omhandler primært kommunevejene, men i forbindelse med gennemgangen af det eksisterende vejnet, trafikstrømme og planer mv., indgår statsvejnettet ligeledes.

Faaborg-Midtfyn Kommune har besluttet, at emnerne kollektiv trafik og parkering ikke er dele af trafikplanen og dermed heller ikke indgår i Vejplanen.

Den samlede Trafikplan omfatter ud over Vejplanen også en Trafiksikkerhedsplan, en Hastighedsplan og en Stiprioritering. Trafikplanen skal på dette grundlag identificere de kommende års trafikale udfordringer og mulige løsninger som bidrag til de politiske beslutninger om den infrastrukturelle udvikling i kommunen.

Arbejdet med Vejplanen er gennemført i et forløb med forelæggelse for en følge-gruppe, nedsat af kommunen.

Rapporten er udarbejdet af COWI i samarbejde med Faaborg-Midtfyn Kommune.





## 2 Sammenfatning

Vejplanen er en af flere delplaner, som indgår i Faaborg-Midtfyn Kommunes samlede Trafikplan. Vejplanen beskriver kommunens planlægning og udbygningsforslag på kommunevejene i de kommende år, og den beskriver samtidig kommunens ønsker til udbygning af statsvejene.

Som grundlag for vurderinger af de fremtidige behov for nye vejanlæg og forbedringer af veje er der i Vejplanen skitseret et princip for den fremtidige trafikstruktur i kommunen.

Rapporten sammenfatter Faaborg-Midtfyn Kommunes nuværende mål og visioner for det trafikale område og opstiller forslag til krav til den fremtidige vejudformning af kryds og strækninger på kommunevejene.

Vejplanen beskriver og vurderer de hidtidige vejreservationer i kommuneplanen, idet nogle af dem har mistet betydning f.eks. på grund af gennemførte nye vejanlæg og derfor kan foreslås afløst. Vejreservationerne vest og øst om Ringe by er ikke endelig behandlet i vejplanen, men forventes at indgå i et nærmere trafikanalyse og -strategiarbejde for Ringe som grundlag for senere anbefalinger.

Kommunens planer for byudvikling medfører også behov for nye vejanlæg og vejforbedringer, som er blevet vurderet. På grundlag af de opstillede krav til vejudformning i forhold til kommunens klassificering af vejnettet, er der endvidere vurderet på behovene for vejforbedringer på kryds og strækninger.

Samlet udpeger Vejplanen på dette grundlag dels en række vejprojekter og -reservationer, der foreslås gennemført i de kommende år, dels hvilke ældre vejreservations, der foreslås udtaget af kommuneplanen.

De vurderede vejanlæg er prissat ved grove anlægsskøn, og Vejplanens forslag vedrørende vejreservations og -projekter er sammenfattet i omstående tabel.

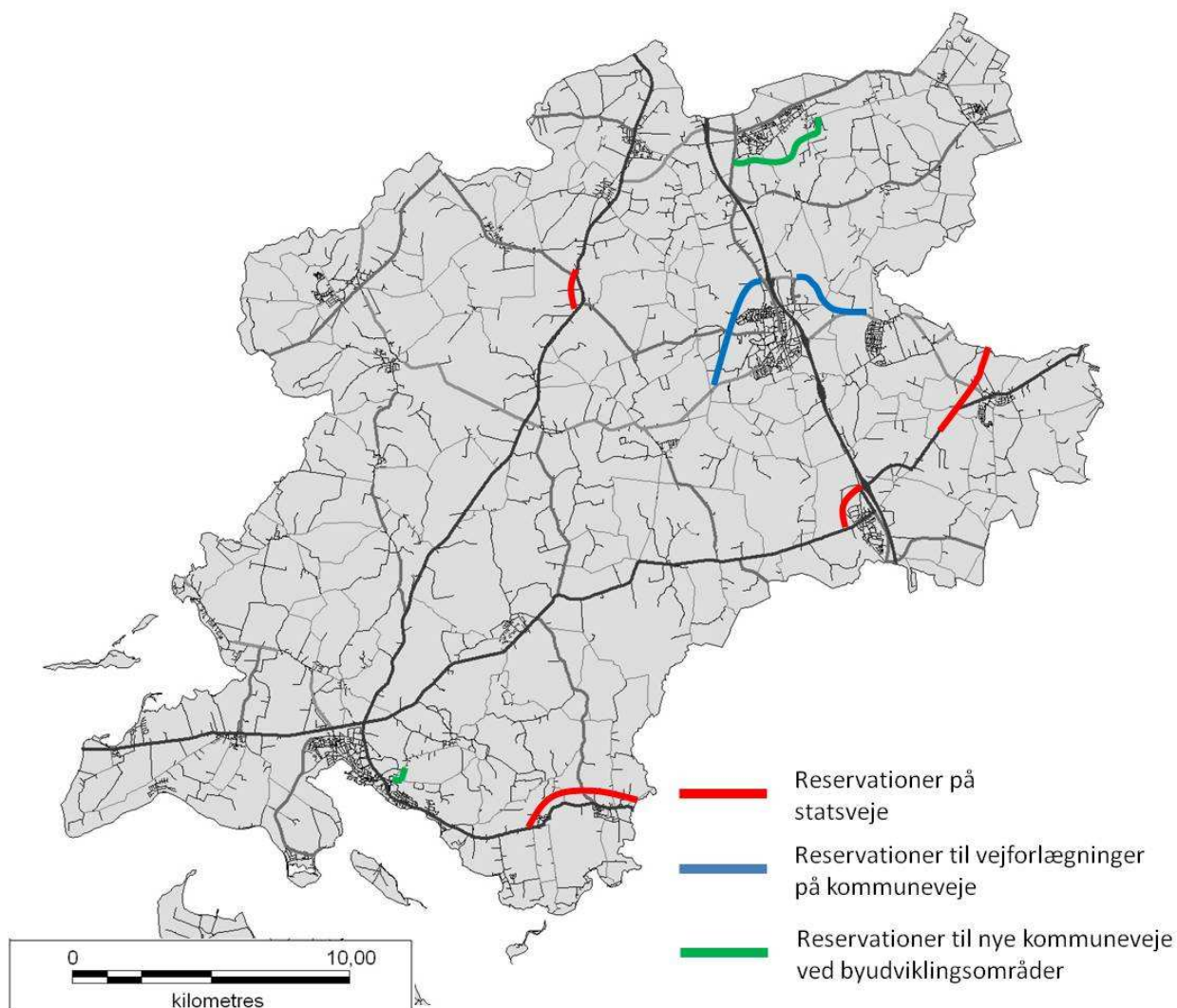
Vejreservations på kommuneveje, der foreslås opretholdt, er ligeledes medtaget under vejprojekterne i tabellen. Figur 1 sammenfatter de i Vejplanen opretholdte vejreservations og reservations for nye vejanlæg på kommuneveje.

Tabel 1 Vejreservationer og anlægsprojekter i Vejplanen

Projekttype		Reservation	Opretholdes	Vejklasse	ADT	Anlægs-skøn (mio. kr.)	
Vejreservationer	Vejreservationer på kommuneveje	Omfartsvej vest om Ringe*	Ja (foreløbigt)	1	5000	87,8	
		Omfartsvej på rute 301 vest om Rolfsted og Ferritslev	Nej	1	3000	86,2	
		Forlægning af Rute 323 øst for Ringe*	Ja (foreløbigt)	1	1600	47,9	
		Forlægning af Rute 323 nord om Ryslinge	Nej	1	1600	44,6	
		Forlægning af rute 323 nord om Fjellerup	Nej	1	1300	33,5	
		Forlægning af rute 329 ved Millinge og Falsled	Nej	1	2500-3900	153,0	
		Forlægning af Ibjergvej/ Rolighedsvej nord for Aarslev	Nej	2	3000-5000	63,8	
	Vejreservationer på statsveje	Omfartsvej for rute 43 ved Heden	Ja	1	4000-5000	-	
		Omfartsvej nordvest om Kværndrup	Ja	1	4000	-	
		Forlægning af rute 8 ved Gislev	Ja	1	2000	-	
		Forlægning af rute 44 ved Vester Åby	Ja	1	3200-6800	-	
Anlægsprojekter	Projekttype	Lokalitet	Aktivitet	Indgår i trafik-sikkerheds-plan	Vejklasse	ADT	Anlægs-skøn (mio. kr.)
	Nye anlæg af kommuneveje	Rute 323 - Ringe*	Omfartsvej vest om Ringe		1	7.000-8.000	87,8
		Rute 323 - Ringe*	Omfartsvej øst om Ringe		1	5.500	47,9
		Ny vej i Faaborg	Ny vej ved østligt byudviklingsområde		3	2.000	7,0
		Ny vej i Årslev	Ny vej ved sydligt byudviklingsområde		3	2.500	34,0**
	Vejudbygning af kommuneveje	Bøgebjergvej / Faaborgvej	Udvidelse		1	3.600	2,7
		Bøgebjergvej / Faaborgvej	Udretning		1	3.600	4,0
		Assensvej fra Hillerslev til Espe	Udretning og udvidelse	Delvist	1	3.000	16,5
		Assensvej fra Hillerslev til Espe - udvidet løsning	Udretning og udvidelse	Delvist	1	3.000	26,0
		Karlsbjergvej	Udretning	Ja	1	2.000	8,7
		Snarupvejen	Udretning		2	2.000	7,8
		Gestelevvej	Udretning		2	1.000	2,3

\* Inden en beslutning om eventuel etablering af omfartsvejene ved Ringe, anbefales det, at der gennemføres nærmere analyser af trafikken i og omkring Ringe set i sammenhæng med en planlagt sydlig byudvikling i byen.

\*\* Ekskl. vejforbindelse mod nord til Ibjergvej, vurderet til 5 mio. kr.



Figur 1 Forslag til vejreservationer for forlægninger og nye kommuneveje ved byudviklingsområder i Vejplanen

### 3 Mål og forventninger for vejområdet

I dette afsnit kortlægges og opsummeres de nuværende mål og visioner, som allerede er formuleret inden for det trafikale område i Faaborg-Midtfyn Kommune. Samtidig gennemgås den øvrige fysiske planlægning for at få identificeret allerede vedtagne mål, politikker og planer inden for vejområdet. Dette omfatter ligeledes kortlægning af eksisterende vejreservationer.

Mål og visioner, planer og vejreservationer mv. vil indgå som en central del i udformningen af principper og politikker i for det fremtidige vejnet i Faaborg-Midtfyn Kommune.

#### 3.1 Nuværende mål og reservationer

Formuleringen af Faaborg-Midtfyn Kommunes mål og politikker på vejområdet indgår i kommuneplanlægningen og udgør et sæt af overordnede strategier og pejlemærker for kommunens konkrete vej- og trafikplaner.

Faaborg-Midtfyn Kommunes overordnede mål på vej- og trafikområdet er:

- › At trafikafviklingen på vejene er velfungerende, så en god mobilitet opretholdes, og således at unødigt forsinkelse og miljøbelastning undgås
- › At vejene og trafikken i kommunen understøtter mulighederne for udvikling og vækst
- › At Trafiksikkerhedsplanens målsætning med udgangen af 2020 opnås. Denne omfatter en halvering af antallet af dræbte og tilskadede i 2020 i forhold til gennemsnittet 2009-2011, svarende til højst 15 dræbte og tilskadede i 2020.
- › At vedligeholdelse af vejene er driftsøkonomisk optimal, således at vejkapitalen sikres og vejene i øvrigt er i en forsvarlig stand
- › At trafikken påvirkes i en mere bæredygtig retning ved at støjgener begrænses, og trafikken tager hensyn til bymiljø og naturværdier

- › At servicen over for brugerne af vejene bidrager til rejseoplevelsen og til kommunens position som et attraktivt område for bosætning, erhverv og turisme
- › At samarbejde med nabokommuner for at bevare og øge statens interesser i at investere i den trafikale infrastruktur i området.

I Kommuneplan 2009 er der desuden angivet en række kommunale interesser i forhold til de statslige vejplaner og -anlæg i kommunen:

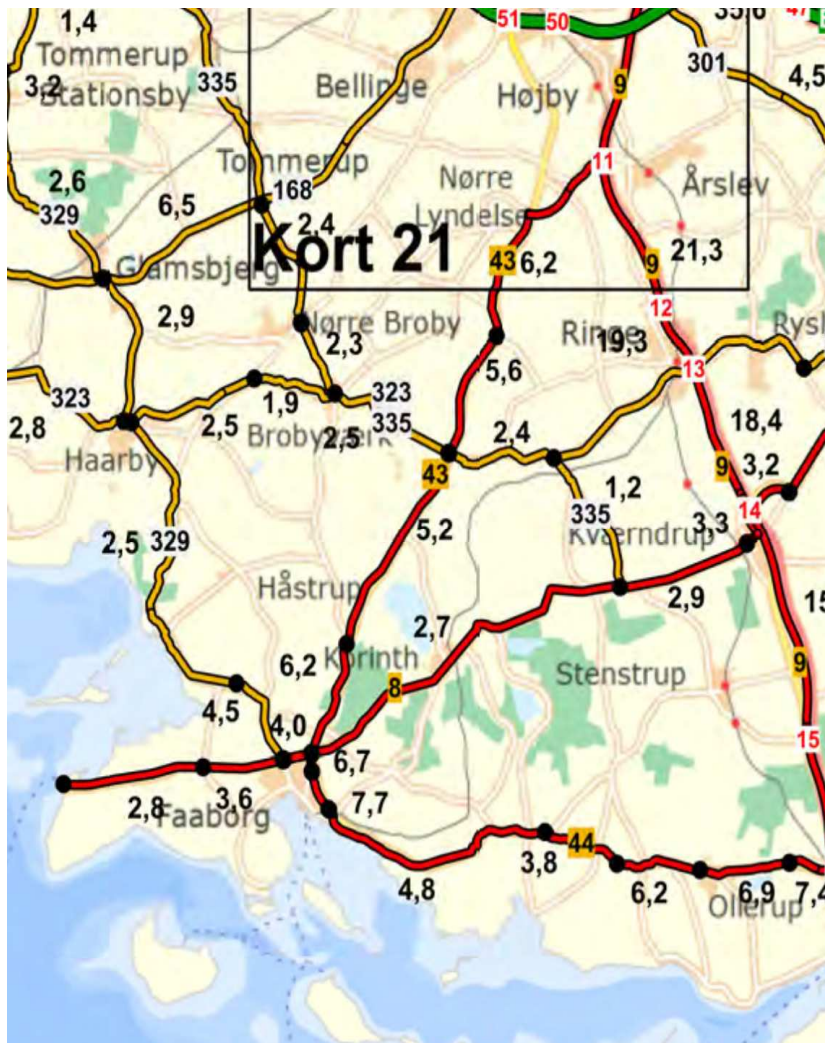
- › At den fysiske planlægning bliver helhedsorienteret, og at der gennem den mellemkommunale koordinering sikres en sammenhængende transportstruktur
- › At arealreservationer til overordnede infrastrukturelle anlæg sikres, herunder nødvendige støjkonsekvenszoner
- › At der tages hensyn til naturen - herunder økologiske forbindelseslinjer - og til de landskabelige værdier og udpegede kulturmiljøer
- › At der undgås barrierevirkning for dyr, planter og mennesker, når der placeres trafikanlæg i det åbne land.

På nuværende tidspunkt foreligger der en række vejreservationer for mulige fremtidige vejforbindelser, både for statsvejene og kommunevejene i Faaborg-Midtfyn Kommune. Disse vil indgå i Vejplanen og vil blive behandlet med henblik på at vurdere, om de fortsat er relevante, eller om de bør aflyses, hvis de ikke er i overensstemmelse med målene for vejområdet i kommunen. De enkelte vejreservationer er behandlet nærmere i afsnit 5.2. Kriterierne for vurderingen af vejreservationerne fremgår af afsnit 4.3.

En screeningsanalyse i 2011 fra Region Syddanmark, Sønderborg Kommune og Faaborg-Midtfyn Kommune har behandlet en fast forbindelse mellem Fyn og Als, herunder to alternativer, henholdsvis en motorvejsløsning og en opgradering af den eksisterende statsvej rute 43. Denne analyse er nærmere beskrevet i afsnit 5.4.

## 3.2 Trafik

Den nuværende trafik på de største veje i Faaborg-Midtfyn kommune er angivet på figur 2. Trafikmængderne er baseret på Vejdirektoratets seneste opgørelse over trafikken, og angiver årsdøgnetrafik i 2010. Som det fremgår af figuren, afvikles de største trafikmængder på det overordnede vejnet, primært statsvejene rute 8, 43, 44 samt Svendborgmotorvejen.



Figur 2 Årsdøgnetrafik for 2010 i 1.000 køretøjer.  
Kilde: Vejdirektoratet "Statsvejnettet 2010".

### 3.2.1 Forventninger til fremtidig trafik

Ifølge Transportministeriets seneste opgørelse er udviklingen i biltrafikken de seneste år blevet bremsset af den økonomiske krise, og fra anden halvdel af 2008 til udgangen af 2010 er der set sket et fald i trafikken. Det forventes dog, at biltrafikken vil stige igen i takt med at samfundsøkonomien forbedres. Fra 2010 til 2011 steg trafikken i gennemsnit med 1,6 % i hele landet.

Godstransporten på vejnettet har også været ramt af den økonomiske situation, og har oplevet et fald fra 2008 til 2010. Ligesom for det samlede trafikarbejde er der

sket en svag stigning i 2011, hvilket forventes at fortsætte de kommende år. Det er primært den nationale godstransport, der har oplevet vækst, hvorimod den internationale godstransport har været stagnerende siden 2008.

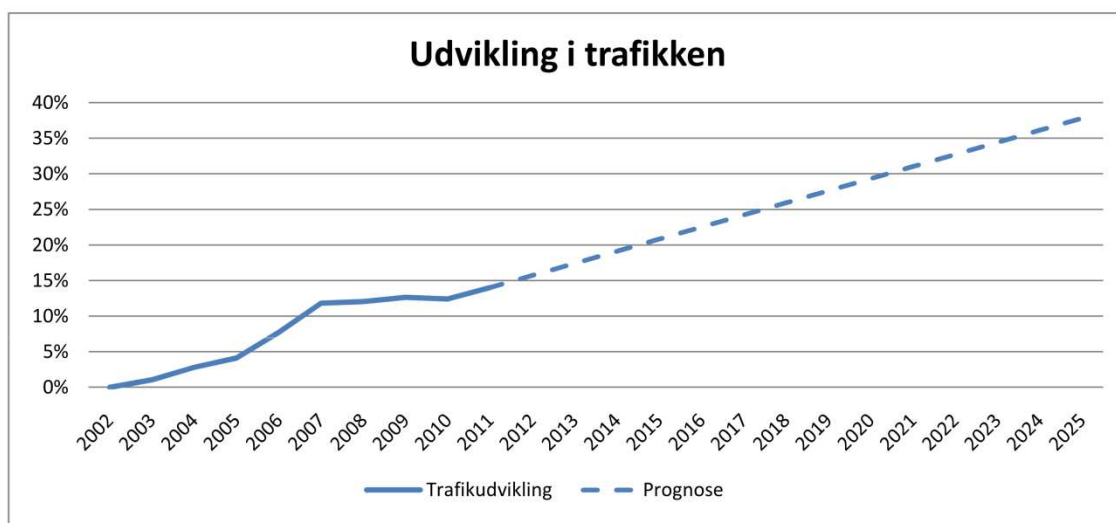
På landsplan er der en forventning om en stigning i trafikarbejdet på vejnettet på ca. 1-2 % pr. år. Den begrænsede stigning skyldes primært forventningerne om en langsom forbedring af økonomien kombineret med de generelle tendenser til øget pendling over længere afstande og en fortsat øget globalisering af handel og dermed godstransport.

Udviklingen med svagt stigende trafikarbejde både for persontransport og godstransport forventes at fortsætte de kommende år, også i Faaborg-Midtfyn Kommune, hvor der forventes en gennemsnitlig stigning i trafikken på vejene, svarende til landsgennemsnittet. Dette understøttes af Vejdirektoratets Jylland-Fyn trafikmodel, hvor der forventes en stigning i trafikmængden i Faaborg-Midtfyn kommune på ca. 1,7 % pr. år frem til 2025.

Den største udvikling i trafikken forventes at ske i de områder, hvor der sker den største by- og erhvervsvækst. Dette er primært koncentreret omkring Ringe og øvrige byer tæt ved Odense og Svendborg-motorvejen. Som følge af denne udvikling forventes pendlingen til og fra disse områder at stige, samtidig med at godstransporten til og fra erhvervsområderne ligeledes vil stige.

I landområder og byer, hvor der ikke er påregnet særlig udvikling i by eller erhverv, forventes der kun en begrænset trafikvækst, der primært vil være knyttet til forhold som øget bilejerskab og øget andel ældre, der fortsat kører bil, samt eventuel reduceret udbud af kollektiv trafik.

Den historiske udvikling i trafikken i perioden 2002-2011 i Faaborg-Midtfyn Kommune og den forventede stigning frem til 2025 fremgår af figur 3. Trafikudviklingen fra 2002-2011 er baseret på tællinger fra permanente tællestationer på statsvejene i kommunen.



Figur 3 Historisk trafikudvikling og forventede udvikling i trafikken frem til 2025.

Andre forhold har også indflydelse på trafikvæksten på vejene i Faaborg-Midtfyn Kommune. Såfremt planerne om en fast forbindelse mellem Fyn og Als på sigt realiseres, vil den skabe en trafikvækst i den syd- og vestlige del af kommunen, primært omkring statsvejene. En fast forbindelse vil betyde en ændring af det regionale og internationale trafikmønster i det sydlige Danmark og dermed betyde et behov for udbygning af vejnettet. Dette kan omfatte både opgraderinger af de eksisterende veje og nye forbindelser til det overordnede vejnet.

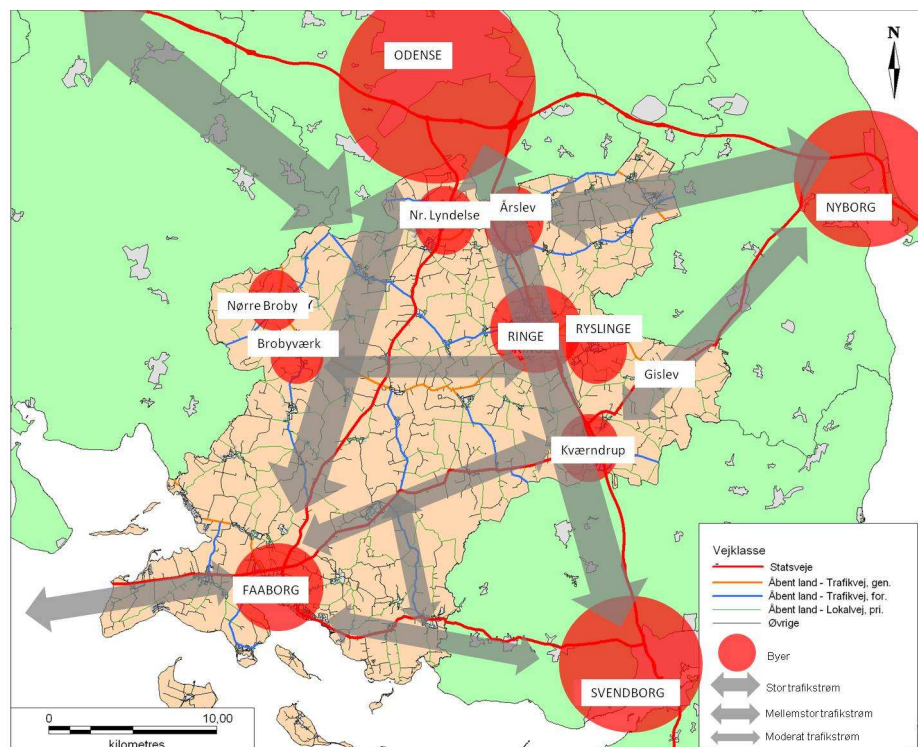
Den forventede udvikling af trafikken især den nordlige og østlige del af kommunen samt en eventuel Fyn-Als forbindelse vil således især stille en række krav til vejinfrastrukturen. Det skal derfor sikres, at vejnettet er udformet til at kunne håndtere den forventede udvikling.

### Trafikstruktur

Trafikstrukturen i Faaborg-Midtfyn kommune ønskes prioriteret der, hvor de største trafikstrømme forventes og ønskes at være. Dette vil primært være den regionale trafik til og fra kommunen, primært mod Odense, men også mod Nyborg og Svendborg. Derudover er der den gennemkørende regionale trafik mellem Odense og Svendborg, som primært vil blive afviklet på motorvejsnettet.

Vigtige trafikstrømme er også den nationale trafik til E20 motorvejen mod hhv. Jylland og Sjælland samt til Als via færgehavnen i Bøjden.

Figur 4 viser trafik- og bystruktur i og omkring Faaborg-Midtfyn Kommune.



Figur 4 Trafikal struktur og bymønster.



## 4 Krav til fremtidig trafikstruktur og vejudformning

Faaborg-Midtfyn Kommune ønsker, at vejnettet i fremtiden skal opfylde en række mål for vejudformningen, således at vejene til stadighed kan leve op til trafikens behov for fremkommelighed og sikkerhed. Målene tager udgangspunkt i kommunens vejklassificering og omfatter især krav til køresporsbredde, tracé, afmærkning, cyklistfaciliteter og yderarealer.

Kravene skal ses både som et udtryk for den ønskede standard på nye veje og som et udviklingsmål for ombygning af eksisterende veje. Vejplanens forslag til krav er opstillet på baggrund af vurderinger af den eksisterende vejudformning jf. afsnit 5, kommunens vejklassificering samt gældende vejregler.

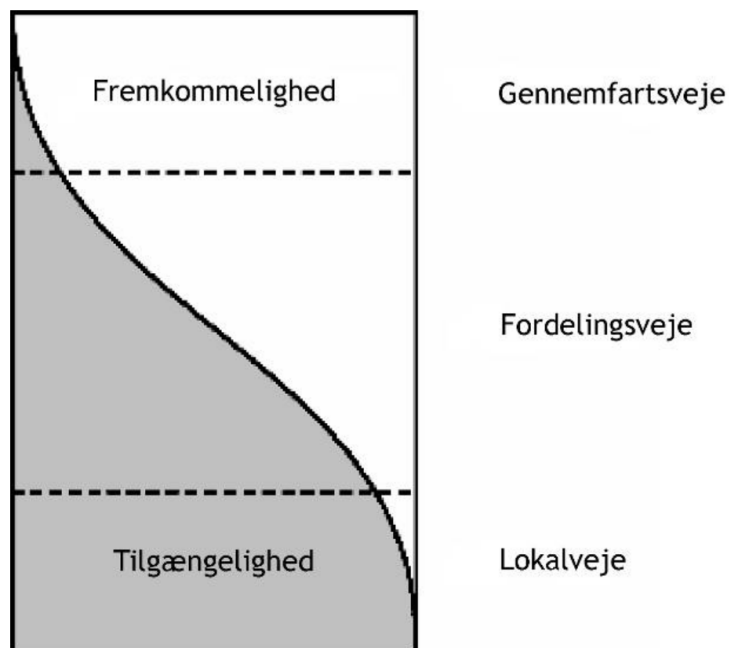
Foruden krav til vejudformning, opstilles der også en række kriterier som de gældende vejreservationer i kommunen vil blive vurderet ud fra. Formålet er at udpege hvilke vejreservationer der skal opretholdes, og hvilke der bør udgå.

### 4.1 Krav til strækninger

Inddelingen af vejnettet i vejklasser danner udgangspunkt for Vejplanens forslag til planlægning og udformning af vejene. Vejklassen er fastlagt i forhold til den funktion, som vejene skal have i det samlede vejnet. Der skelnes mellem to overordnede og i udgangspunktet modsatrettede principper, fremkommelighed og tilgængelighed.

Fremkommelighed henviser til vejens evne til ubesværet at lede trafikken igennem vejsystemet. Skarpe sving, smalle kørebaner, overkørsler, dårlige oversigtsforhold er alle med til at sænke hastigheden og dermed også fremkommeligheden. Veje med høj fremkommelighed er derfor indrettet således, at disse faktorer så vidt muligt elimineres.

Tilgængelighed beskriver hvorvidt vejen giver trafikanterne mulighed for at komme til og fra destinationer langs vejen. De enkelte vejes funktion i forhold til disse to parametre bestemmer vejklassen, jf. figur 5.



Figur 5 Princip for funktionel vejklassificering.  
Kilde: Vejregler, Trafikarealer, Land, Hæfte 3 - Tværprofiler 2008

### Gennemfartsveje

Gennemfartsveje dækker behovet for transport mellem landsdele, områder og byer. Vejene er fuldt facadeløse og forbeholdt motortrafik, som lovligt kan køre mindst 40 km/h, altså svarende til de tilladte trafikarter på motor- og motortrafikveje. Antallet af vejtilslutninger bør være begrænset.

### Fordelingsveje

Fordelingsveje forbinder lokalvejene med gennemfartsvejene og tilgodeser behovet for opsamling og fordeling af trafikken. Fordelingsvejene er facadeløse eller med begrænset facadeadgang. I visse tilfælde kan der tillades overkørsler fra ejendomme til fordelingsveje. Hvor der på dele af fordelingsvejnettet forekommer blandet trafik (biler, landbrugskøretøjer, cyklister og fodgængere på samme areal), bør hastigheden begrænses af hensyn til trafikikkerheden.

### Lokalveje

Lokalveje giver primært adgang til de enkelte ejendomme. På lokalvejene færdes alle trafikarter.

### Vejplanens krav til strækninger

For på sigt at opnå et godt og sikkert vejnet med overensstemmelse mellem vejudformning og vejklasse, opstiller Vejplanen en række forslag til krav for vejenes standard. Forslagene fremgår af tabel 2.

Tabel 2 Forslag til minimumskrav til vejudformning for veje i åbent land

Vejklasse	Kørebanebredde inkl. kantbaner - 2 sporet vej (m)	Horisontal radius (m)	Forhold for cyklister på stiplan strækninger	Yderrabat på ikke stiplan strækninger (m)	Min./maks. hastighedsbegrænsning (km/t)
Trafikvej - gennemfartsvej	7,0	Absolut min: 400 Anbefalet min: 600	Cykelstier adskilt med rabat/sti i eget tracé	2,0	60/90
Trafikvej - fordelingsvej	6,0	400	Cykelbaner	1,5	50/80
Lokalvej - primær	5,0	100	-	1,0	40/80

For veje i vejklasse 1 (gennemfartsveje), opereres der med en absolut og en anbefalet minimum horisontal radius. Dette skyldes at det, især ved gennemgang af det eksisterende vejnet, flere steder kan være umuligt at opnå en horisontal radius på mindst 600 m, og i disse tilfælde kan der anvendes radier på kun 400 m.

## 4.2 Krav til kryds

Opstilling af krav til kryds er mere kompliceret end for strækninger, da der er flere forskellige hensyn, der har indflydelse på udformningen. Det gælder blandt andet fordelingen af trafikken i krydset, herunder den primære trafikretning, og hvilke trafikanttyper der benytter krydset - f.eks. om der er cyklister eller ej. Generelt skal der tages hensyn til følgende forhold i kryds:

- › trafiksikkerhed
- › overskuelighed og opfattelighed, og i den forbindelse især oversigt
- › fremkommelighed og kapacitet
- › miljø og æstetik
- › visuelle og landskabelige hensyn
- › økonomi.

### 4.2.1 Krydstyper

I det følgende gennemgås de enkelte krydstyper med hensyn til generel anvendelse og fordele/ulemper.

#### Prioriterede kryds

Denne krydstype bør anvendes i T-kryds med en udpræget hovedretning og generel lille trafikintensitet. Krydset beslaglægger et forholdsvis lille areal og er let at tilpasse landskabet. Samtidig medfører krydset begrænsede udgifter til anlæg, drift og vedligehold.

Krydstypen bør ikke anvendes, hvis der er store venstresvingende trafikstrømme fra primærretningen. Det er endvidere vanskeligt at opnå en effektiv fartdæmpning af trafikken på primærretningen.

Prioritering med almindelig vigepligt bør af trafikikkerhedsmæssige årsager ikke anvendes i 4-benede kryds, da dette medfører mange konfliktpunkter og dermed risiko for, at sekundærtrafikken ikke erkender og overholder vigepligten.

#### Forsatte kryds

Ved 4-benede kryds, hvor sekundærvejen er mindre betydende og med lav trafikintensitet, kan der anlægges et forsatt kryds. Krydset består af to prioriterede T-kryds, forskudt mindst 30-40 m, enten venstre- eller højreforsatt. Det anbefales som udgangspunkt at anvende venstreforsatte kryds, da der derved undgås at være venstresvingsstrømme mellem de to sekundærveje. Det konkrete valg beror på en nærmere vurdering af trafikken og de lokale forhold.

Forsatte kryds giver god fartdæmpning af trafikken på sekundærvejen og er erfaringsmæssigt 50 % mere sikre end prioriterede 4-benede kryds.

Som for prioriterede T-kryds, er forsatte kryds ikke egnede til at afvikle større trafikstrømme fra sekundærretningen, eller venstresvingende fra primærretningen. Forsatte kryds er desuden mere arealkrævende end andre typer kryds.

#### Rundkørsler

I kryds med store svingende trafikstrømme kan der anlægges en rundkørsel. Rundkørsler giver en mere glidende trafikafvikling, og løsningen er især velegnet, hvis krydsets udformning er skæv eller uregelmæssig, og hvis der er behov for at sikre en bedre fremkommelighed for sekundærvejene.

Derudover virker rundkørsler godt som hastighedsdæmpning af trafikken fra alle retninger gennem krydset, samtidig med at antallet af konfliktpunkter i krydset reduceres betragteligt. Rundkørsler er derfor overordnet set meget trafiksikre.

Rundkørsler bør ikke anvendes hvis der er stor forskel i trafikintensiteten på primær og sekundærvejen, idet trafikken på primærvejen kan spærre for trafikken på sekundærvejen. Samtidig er rundkørsler mere arealkrævende, og store køretøjer kan have vanskeligt ved at gennemkøre krydset. Endvidere bør der være særlig opmærksomhed på cyklistfaciliteter i rundkørsler med stor cykeltrafik.

### Signalregulerede kryds

Ved store trafikintensiteter eller ved store forskelle mellem trafikintensiteten på primær- og sekundærvejen, kan der anvendes signalregulerede kryds. Et signalreguleret kryds giver mulighed for at prioritere de enkelte trafikstrømme, og der kan etableres to eller flere spor for den ligeudkørende trafik i krydset.

I forhold til prioriterede kryds, medfører signalregulering en tidsmæssig opdeling af konflikterne mellem de krydsende strømme, og krydset er samtidig mere synligt som følge af signalerne.

Signalregulerede kryds kan dog nedsætte kapaciteten for især primærretningen, hvilket kan virke generende især i trafiksvage perioder. Der bør derfor altid anvendes trafikstyrede signalanlæg. Krydstypen øger desuden risikoen for bagende kollisioner, samtidig med at de generelt er dyrere i drift og vedligehold.

### Toplanskryds

Ved kryds med to store skærende trafikstrømme kan der anvendes toplanskryds med krydsning ude af niveau. I toplanskryds separeres de to gennemkørende strømme, og udveksling af trafik mellem de to veje sker via ramper eller hankeanlæg.

Toplans kryds har således stor kapacitet for de to hovedstrømme, men de er meget dyre og arealkrævende at etablere.

## 4.2.2 Vejplanens krav til krydstyper

På baggrund af ovenstående gennemgang er der i det følgende opstillet en række generelle krav til hvilke krydsudformninger, der kan anvendes på de enkelte vejklasser. Kravene er udformet med udgangspunkt i vejregler for kryds i åbent land og er tilpasset til vejnettet i Faaborg-Midtfyn Kommune.

Som for strækninger skelnes der mellem hvilken vejklasse krydsene er placeret på, hvor det er den største vejklasse i et kryds, der afgør hvilke krav, der gælder.

Afhængigt af de konkrete forhold, kan det blive nødvendigt at fravige nogle krav, men som udgangspunkt bør det tilstræbes at opfylde kravene angivet i tabel 3.

Tabel 3 Krydstyper i forhold til vejklasse og hastighedsbegrænsning på strækningerne op til krydset.

		Krydstype				
		+ kan anvendes (+) kan muligvis anvendes, afhænger af de konkrete forhold - bør ikke anvendes				
Vejklasse	Hastighedsgrænse (km/t)	Prioriteret kryds	Forsat kryds	Rundkørsel**	Signalreguleret kryds	Toplanskryds
Trafikvej - gennemfartsvej	60	+	+	+	+	-
	70	+	+	+	+	-
	80	(+)	-	+	+	(+)
	90	-	-	-	+	+
Trafikvej - fordelingsvej	50	+	+	+	+	-
	60	+	+	+	+	-
	70	+	+	+	+	-
	80	(+)	-	+	+	(+)
Lokalvej - primær	40	+	+	+	-	-
	50	+	+	+	-	-
	60-70	+	+	+	-	-
	80	+	+	+	-	-

\* Kan anvendes med lokal hastighedsbegrænsning på 50-70 km/t afhængig af sikkerhedsforholdene

\*\* I rundkørsler med hastighedsbegrænsning over 50 km/t, skal eventuelle cyklister separeres fra den øvrige trafik

## 4.3 Kriterier for vurdering af vejreservationer

For at anbefale hvorvidt de eksisterende vejreservationer skal opretholdes eller aflyses, er der på baggrund af kommunens mål på vejområdet blevet opstillet nogle kriterier for vurdering. Hver vejreservation er herefter kvalitativt blevet bedømt ud fra kriterierne, der kort beskrevet er følgende:

### Vejstruktur

Hvordan vil vejen strategisk set understøtte kommunens ønsker til trafikal struktur, herunder vejstandard og vejklasse, samt betjening af byudvikling? Ved vurderingen lægges vægt på vejanlæg i høj vejklasse, sammenhæng i vejnettet, veje der afvikler trafik over kommunegrænsen og på vejbetjening af kommunens hovedbyer og øvrige vigtige mål for store trafikstrømme, som angivet i afsnit 3.2.

### Fremkommelighed

Hvad betyder vejen for biltrafikkens fremkommelighed? Her prioriteres især veje, der væsentligt forkorter rejsetiden, og som afhjælper trafikale flaskehalse for mange trafikanter eller forbedrer tilgængelighed og logistik for den tunge trafik i relevante områder af kommunen.

### Trafiksikkerhed

Hvad betyder vejen for forbedring af trafiksikkerheden? Forventet uheldsbesparelse er en vigtig parameter, herunder afhjælpning af særligt uheldsbelastede strækninger og kryds. Forbedring af trygheden for de lette trafikanter er også en vigtig effekt, især i byer og på skoleveje.

### Miljø

Hvad betyder vejen for miljøet, f.eks. aflastning af byområde hhv. belastning af naturområde? I byerne er det især reduktion af støjbelastning og luftforurening for et stort antal indbyggere, der tæller positivt ved vurderingen. I åbent land vil påvirkning af naturområder med beskyttelsesinteresser som f.eks. skove, moser og vandløb medføre en lav prioritering.

### Vurdering

For hvert af de fire ovenstående kriterier vurderes det på et overordnet niveau om vejen har:

- › meget positiv indvirkning (++)
- › positiv indvirkning (+)
- › ingen virkning (0)
- › negativ virkning (-)
- › meget negativ virkning (--)

Ved Vejplanens forslag til opretholdelse af vejreservationer er det forudsat, at en vejreservation kun bevares, såfremt den ved vurderingen opnår i alt mindst tre plusser, samtidig med, at effekten skal stå i et rimeligt forhold til anlægsudgifterne. Kategorierne meget positiv eller meget negativ indvirkning gives til forhold, som enten er meget positive eller negative, eller hvis der er tale om forhold på en vej i

vejklasse 1 eller på statsvejene. Forhold for reservationer på de største vejklasser vægtes således højere end på de mindre vejklasser.

Vurderingerne er baseret på dels nyeste viden omkring ulykker og trafiksikkerhed i kommunen, dels på tidligere analyser af blandt andet miljø- og naturpåvirkning foretaget af Fyns Amt.



## 5 Nuværende vejforhold

I det følgende gennemgås den eksisterende vejstruktur i Faaborg-Midtfyn Kommune. Indledende kortlægges det samlede overordnede vejnet, hvorefter der foretages en nærmere analyse af udformningen af det overordnede kommunale vejnet. Formålet er at danne grundlag for at identificere behov for forbedringer i vejnettets struktur og udformning.

### 5.1 Veje i Faaborg-Midtfyn Kommune

Faaborg-Midtfyn Kommune er vejbestyrelse for ca. 1.035 km vej. Derudover administrerer kommunen ca. 340 km private fællesveje.

Kommunevejene er inddelt i en række administrative vejklasser, hvor der skelnes mellem veje i byområder og veje i åbent land, jf. tabel 4. De administrative vejklasser er resultatet af et samarbejde med de øvrige kommuner på Fyn om fællesbetegnelser for inddelingen af vejnettet i vejklasser.

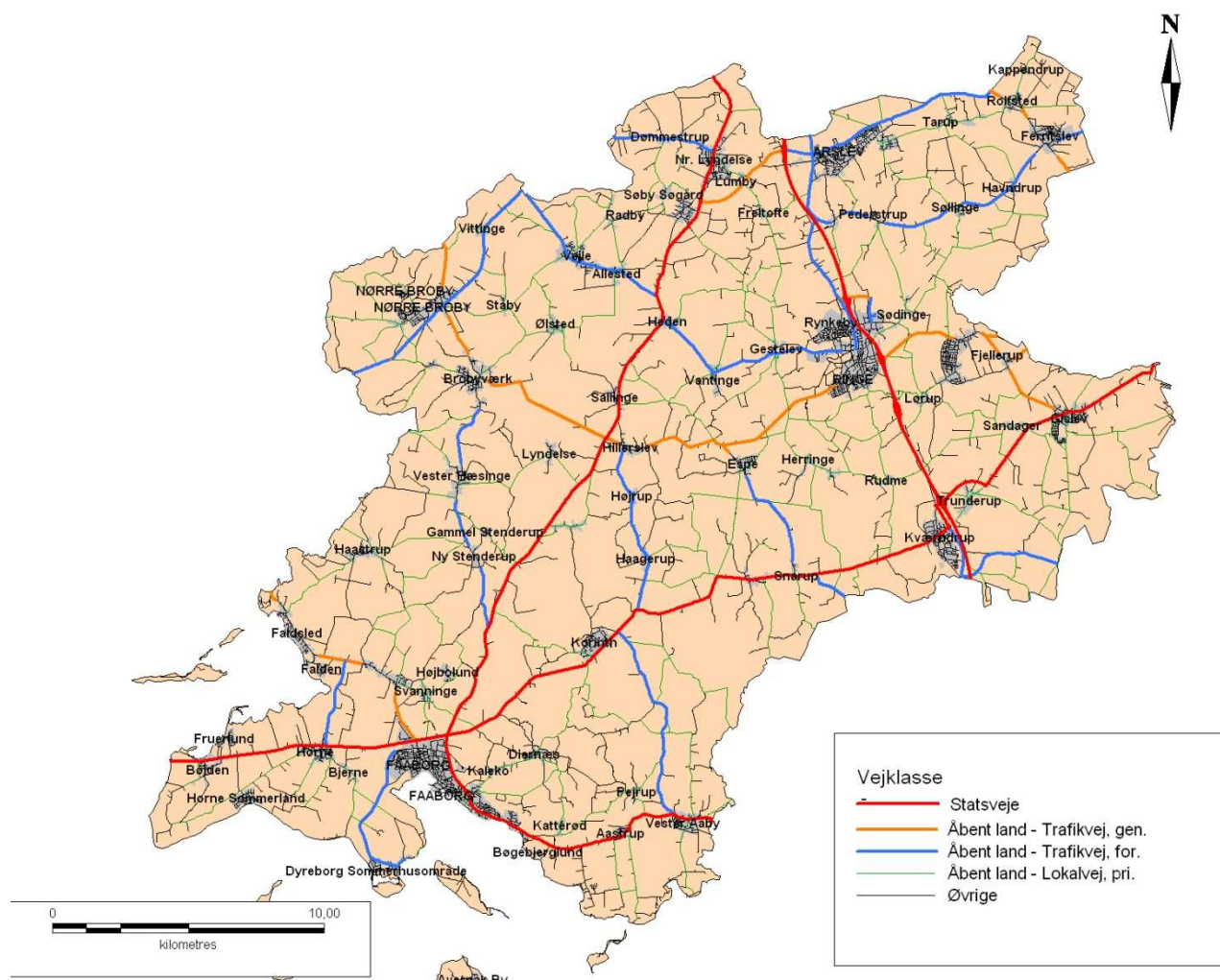
Tabel 4 Vejklasser og længder for kommuneveje

Nr.	Vejklasse	Længde (km)
1	Åbent land - Trafikvej, gennemfartsvej	37
2	Åbent land - Trafikvej, fordelingsvej	92
3	Åbent land - Lokalvej, primær (overordnede lokalveje, der betjener store trafikmængder eller tung trafik)	367
4	Åbent land - Lokalvej, sekundær (lokalveje der ikke betjener store trafikmængder eller tung trafik)	1
5	Åbent land - Lokalvej, tertiær (lukkede veje eller vænger)	226
6	Byområder - Trafikvej, primær (overordnede trafikveje, der betjener store trafikmængder eller tung trafik)	35
7	Byområder - Trafikvej, sekundær* (trafikveje, der ikke betjener store trafikmængder eller tung trafik)	0
8	Byområder - Lokalvej, primær (overordnede lokalveje, der betjener store trafikmængder eller tung trafik)	103
9	Byområder - Lokalvej, sekundær (lokalveje der ikke betjener store trafikmængder eller tung trafik)	1
10	Byområder - Lokalvej, tertiær (lukkede veje eller vænger)	166
-	Ikke klassificeret**	4
	Sum	1.033

\* Ingen veje er klassificeret i denne vejklasse i Faaborg-Midtfyn Kommune

\*\* Ikke klassificerede veje er hovedsageligt private fællesveje og vil ofte have karakter af tertiære lokalveje

De øverste vejklasser i åbent land fremgår desuden af figur 6.



Figur 6 Vejklasser for kommuneveje i åbent land

### 5.1.1 Statsveje i kommunen

I Faaborg-Midtfyn Kommune er der ca. 101 km statsveje. Disse er fordelt på fire ruter og omfatter:

- › Rute 8 Nyborg-Bøjden (ca. 42 km)
- › Rute 9 Svendborg-motorvejen (ca. 18 km)
- › Rute 43 Odense-Faaborg (ca. 28 km)
- › Rute 44 Svendborg-Faaborg (ca. 13 km)

Med åbningen af Svendborg-motorvejen i 2009 er fremkommeligheden i den østlige del af kommunen blevet forbedret væsentligt, og transporttiden til Odense og Svendborg samt resten af landet er reduceret betragteligt.

De øvrige statsveje i kommunen er tidligere amtsveje, overtaget af staten i forbindelse med kommunalreformen i 2007. Disse veje udgør de største trafikveje i kommunen, og binder vejnettet i kommunen sammen med resten af Fyn.

Vejstandarden og fremkommeligheden på statsvejene i kommunen er af varierende karakter. Især i den sydlige del af kommune følger statsvejene på flere strækninger et meget bakket og kurvet forløb. Derudover er der af historiske grunde også en del adgange for ejendomme direkte ud til disse veje. I kombination med et kurvet forløb og derved dårlige overhalingsmuligheder betyder det f.eks., at en del landsbrugskøretøjer hyppigt er til gene for den øvrige trafik.

### 5.1.2 Vigtige trafikale mål

I forbindelse med vurderingen af trafikken i Faaborg-Midtfyn kommune, er det vigtigt at have kendskab til de større trafikale mål og forbindelser i kommunen.

#### Større byer

De største byer i Faaborg-Midtfyn Kommune er hovedbyerne Faaborg og Ringe, og endvidere har også Odense, Svendborg og til dels Nyborg med E20 betydning for trafikmønstret og dermed kravene til vejstruktur og -udformning i kommunen. Byerne er primært forbundet af statsveje i form af to-sporede hovedlandeveje. Kun statsvejen mellem Odense og Svendborg er i dag anlagt som motorvej.

#### Havne

For vejtrafikken er den vigtigste havn i kommunen færgehavnen i Bøjden, hvorfra der er forbindelse til Als og videre vejforbindelse til Tyskland og det øvrige Europa. Fra Faaborg Havn er der færgeforbindelse til en række øer i det sydfynske øhav, herunder Lyø, Avernakø, Bjarnø og Ærø. Desuden anløber flere krydstogtskibe Faaborg Havn i løbet af året.

#### Godstransport

Godstransporten er primært koncentreret i den østlige del af kommunen i båndet mellem Odense og Svendborg, langs jernbanen og motorvejen. Herfra er der god adgang til Odense, Ringe og Svendborg som de vigtigste destinationer.

### 5.1.3 Eksisterende vejstruktur

I det følgende beskrives vejstrukturen for det overordnede kommunale vejnet i Faaborg-Midtfyn Kommune. Formålet med analysen er at danne grundlag for udpegning af de dele af det kommunale vejnet, hvor der enten er, eller i fremtiden kan forventes at opstå uhensigtsmæssigheder i forhold til målene for vejtrafikken og kravene til vejnettet. Analysens fokus er på vejnettet i åbent land, idet vejenes udformning i byerne normalt er indrettet med baggrund i kommunens trafiksikkerheds- og hastighedsplaner.

For de veje i åbent land, hvor der har været tilgængelige oplysninger om vejbredde, hastighedsbegrænsning og trafikmængder, er der foretaget en kortlægning og analyse i forhold til vejklasserne.

### Vejklasse og vejbredde

Vejenes udformning har stor betydning for, om de opfattes og bruges af trafikanterne på en måde, som svarer til vejklassen. En sammenligning mellem de enkelte vejes kørebanebredde og deres vejklasse viser, om der er strækninger som enten bør ombygges eller omklassificeres for at sikre, at vejen kan udfylde den tiltænkte funktion.

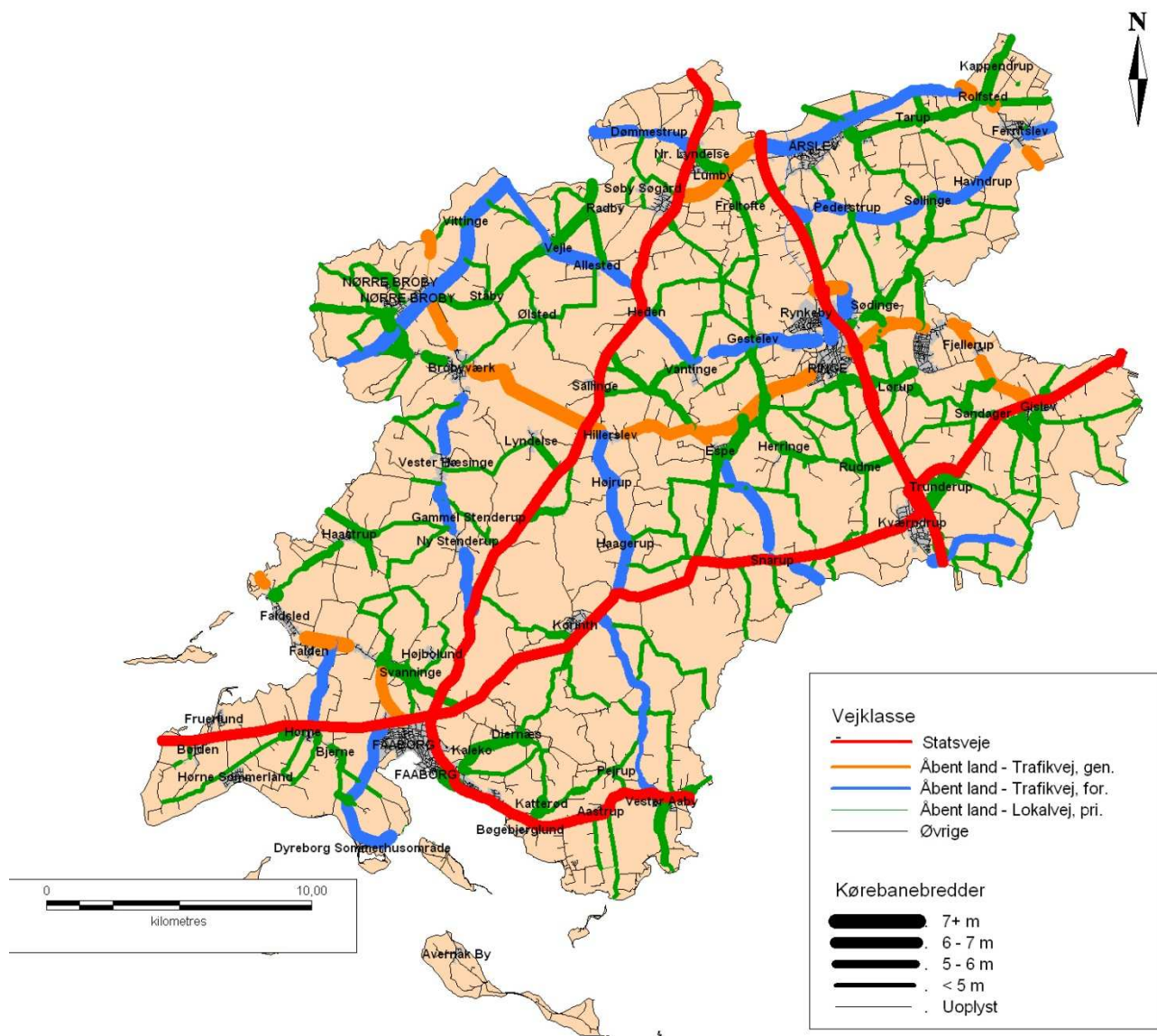
Tabel 5 Længde af vejnet opdelt på vejklasse og kørebanebredder.

Nr.	Vejklasse	Kørebanebredde (inkl. kantbaner)						I alt
		Uoplyst	< 5,00 m	5,00 - 5,99 m	6,00 - 6,99 m	7,00-7,99 m	=> 8,00 m	
1	Trafikvej - gennemfartsvej	4 km	0 km	0 km	16 km	10 km	7 km	37 km
2	Trafikvej - fordelingsvej	25 km	2 km	11 km	38 km	13 km	3 km	92 km
3	Lokalvej - primær	55 km	229 km	57 km	22 km	4 km	0 km	367 km

Som det fremgår af tabel 5, har alle veje i vejklasse 1 en kørebanebredde på 6 m eller derover. Halvdelen af vejene er dog under 7 m brede.

I vejklasse 2 har ca. 20 % af vejene en kørebanebredde på under 6 m. Det må forventes, at denne vejklasse afvikler betydelige trafikmængder, hvorfor en vejbredde på under 6 m normalt må anses som for smal.

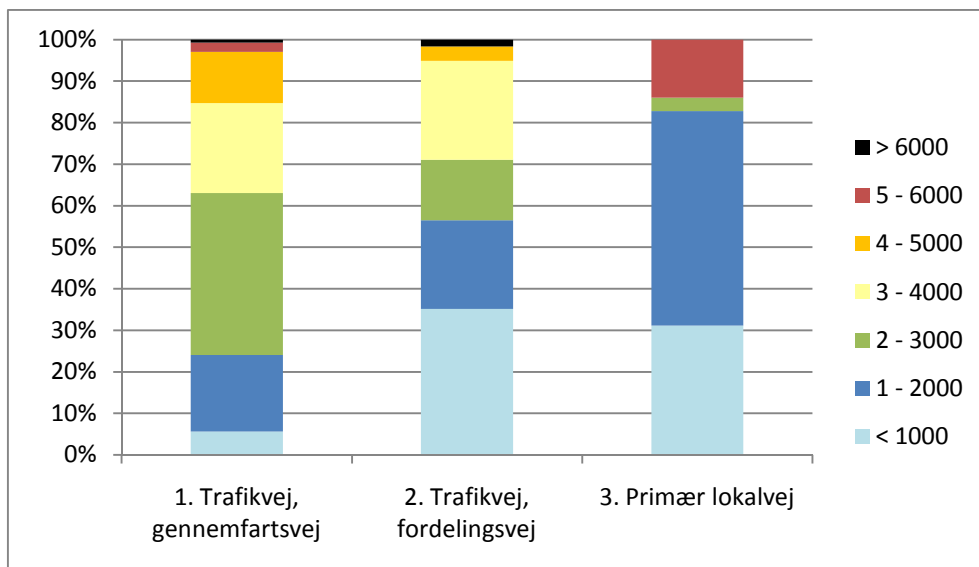
For vejklasse 3 er kørebanebredden på størstedelen af vejene mindre end 5 m. Dette er typisk små kurvede veje, som forbinder små lokalsamfund. Det er således kun en fjerdedel af vejnettet i vejklasse 3, der har en kørebanebredde på 5 m eller derover.



Figur 7 Sammenhæng mellem vejbredder (kørebane inkl. kantbaner) og vejklasser på kommuneveje

### Vejklasse og trafikmængde

Overordnet set skal veje med den højeste vejklasse også afvikle den største trafikmængde, da kapaciteten og hastighedsniveauet generelt er størst på disse veje. I praksis kan der dog være mangler i det eksisterende vejnet, så nogle veje afvikler mere trafik, end de reelt er bygget til, og som vejklassen definerer. For at kortlægge sådanne eventuelle strækninger, er der foretaget en sammenligning mellem vejklasse og trafikmængde.



Figur 8 Fordelingen af årsdøgntrafik på de tre vejklasser

Som det fremgår af figur 8, afvikles de største trafikmængder generelt på gennemfarts- og fordelingsvejene (vejklasse 1 og 2), mens årsdøgntrafikken på langt størstedelen af vejklasse 3 er under 2.000 køretøjer.

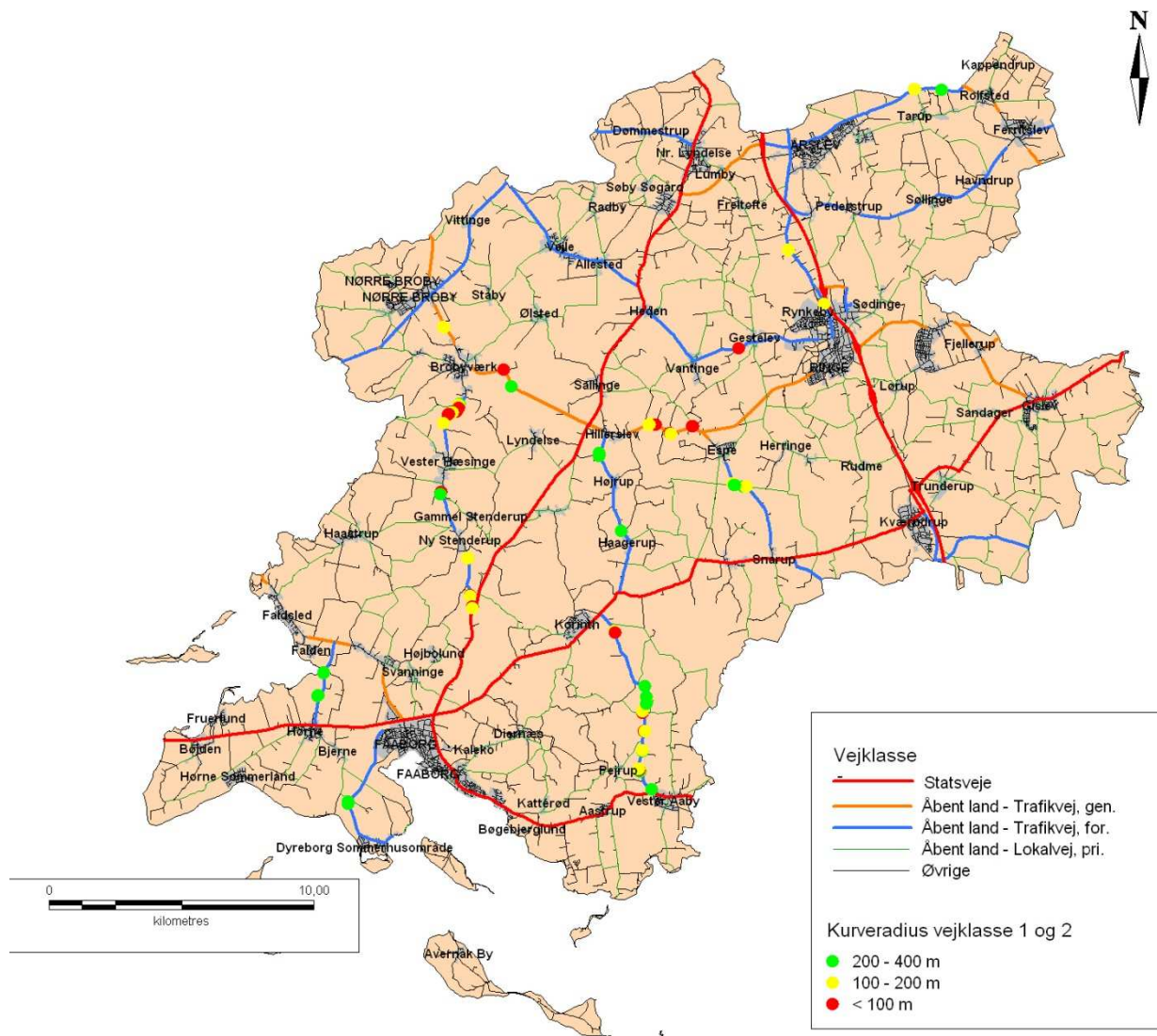
#### Vejklasse og kurveradier

Inddelingen af vejnettet i forskellige vejklasser med tilhørende forskelle i trafikmængder og hastighedsniveau, stiller også forskellige krav til vejtracéet. Tracéet for kommunevejnettet i åbent land i Faaborg-Midtfyn Kommune er gennemgået for at kortlægge, om der er lokaliteter, hvor radierne i horisontalkurverne ikke harmonerer med den pågældende vejklasse.

Vejenes horisontalradier er bestemt ud fra beregninger af tilnærmede radier mellem fikspunkter på vejmidterne. For trafikvejene (vejklasse 1 og 2) er det valgt nærmere at vurdere strækninger med horisontalradier under 400 m.

Vejklasse 3 indgår ikke i kortlægningen af kurveradier, hvilket skyldes, at mange af disse veje er små og snoede veje mellem lokalsamfund med en lille trafikmængde. Der stilles således ikke de samme krav til kørselsdynamik og fremkommelighed på denne vejklasse som for trafikvejene.

Figur 9 viser de lokaliteter på vejklasse 1 og 2, hvor horisontalradierne er under 400 m. Lokaliteterne er inddelt i tre kategorier: Under 100 m, 100 til 200 m og 200 til 400 m.



Figur 9 Lokalteter på vejklasse 1 og 2 med horisontalradier under 400 m.

## 5.2 Eksisterende planer

Foruden udformningen og strukturen af det eksisterende vejnet, findes der en række planer, som muligvis vil få indflydelse på vejstrukturen og den måde, som trafikken afvikles på i fremtiden.

I det følgende gennemgås de eksisterende planer, som har, eller i fremtiden kan få betydning for vejstrukturen i Faaborg-Midtfyn Kommune. Gennemgangen omfatter kun de planer, som har indflydelse på det overordnede vejnet, og således ikke lokalplaner med eksempelvis etablering af lokalveje i forbindelse med udstykning af grunde og lignende.

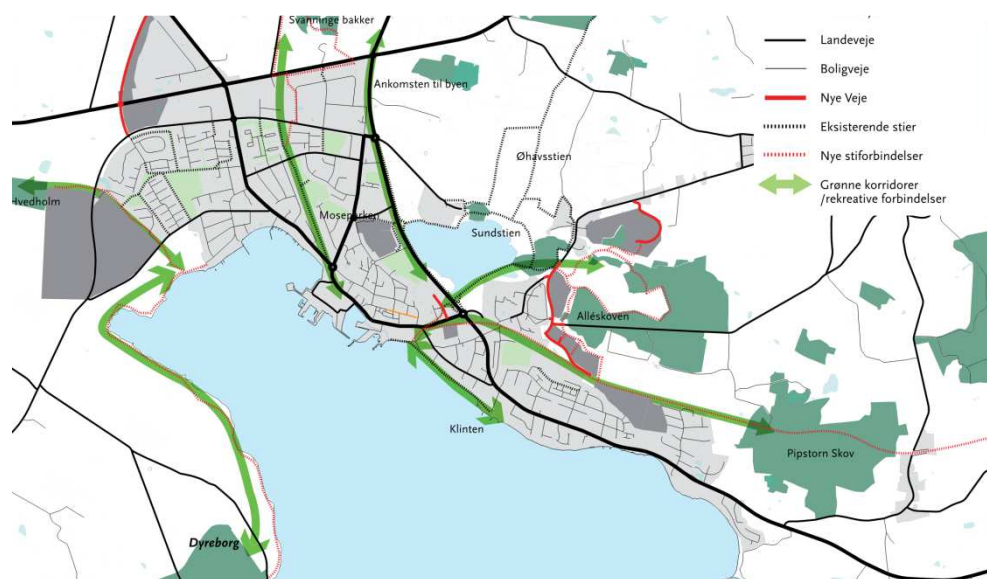


### 5.2.1 Udviklingsplaner for byområder

Der er udarbejdet masterplaner for Faaborg og Ringe samt en helheds- og bebyggelsesplan for Årslev-Sdr. Nærå. Disse planer beskriver mål og visioner for, hvordan de tre byområder skal udvikles i fremtiden. I planerne er der også på et overordnet niveau taget stilling til vejstruktur, og der er opstillet forslag til nye vejforbindelser.

#### Faaborg

Masterplanen for Faaborg blev udarbejdet i 2008. I planen er der enkelte konkrete nye veje, hhv. en adgangsvej til et nyt nordligt erhvervsområde og et østligt boligområde ved Alléskoven, jf. figur 10.



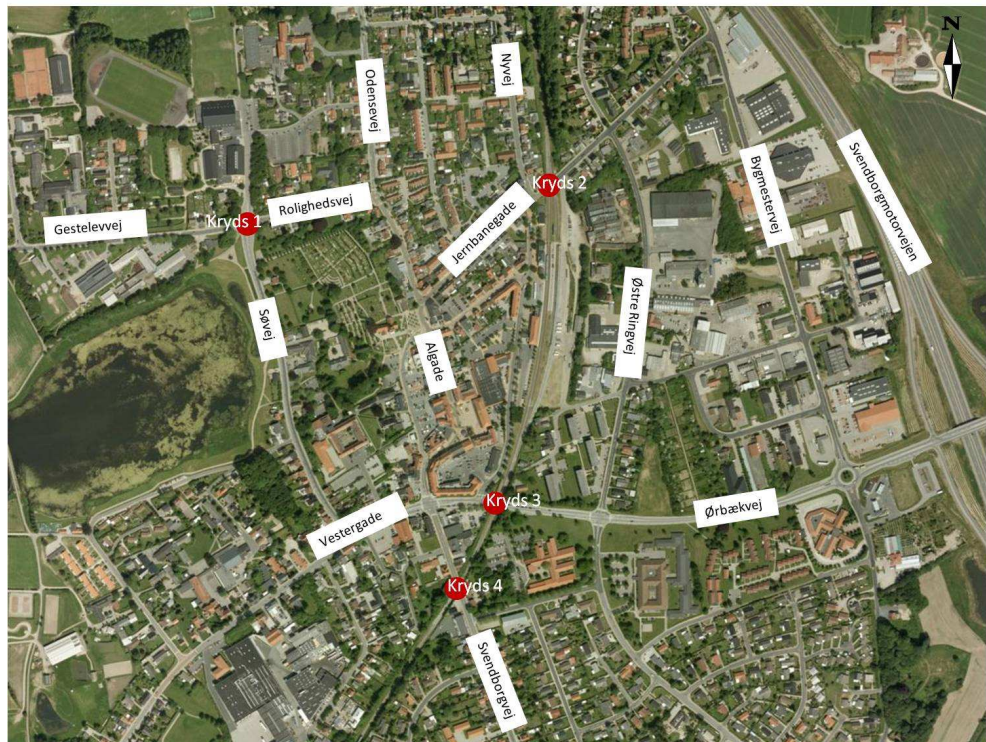
Figur 10 Forslag til nye veje i Faaborg. Kilde: Masterplan for Faaborg, 2008

Den nye vejforbindelse ved Alléskoven vil udover, at trafikbetjene det nye boligområde, også have en mere overordnet betydning for trafikafviklingen i og omkring den østlige del af Faaborg. Vejen er derfor medtaget som et vejprojekt i nærværende vejplan, og er yderligere behandlet i afsnit 7.1.

#### Ringe

For Ringe blev der i 2011 udarbejdet en masterplan. Denne fastholder muligheden for en vestlig omfartsvej, som har indgået i den tidligere planlægning. Ifølge planen, kan det overvejes at nedprioritere omfartsvejen, da byudviklingen primært vil foregå mod syd.

I masterplanen er der desuden udpeget fire kryds, hvor der allerede er trafikale problemer, eller hvor der vil opstå øgede problemer for trafikafviklingen og -sikkerheden som følge af gennemførelse af tiltagene i masterplanen. Disse kryds er illustreret på figur 11.

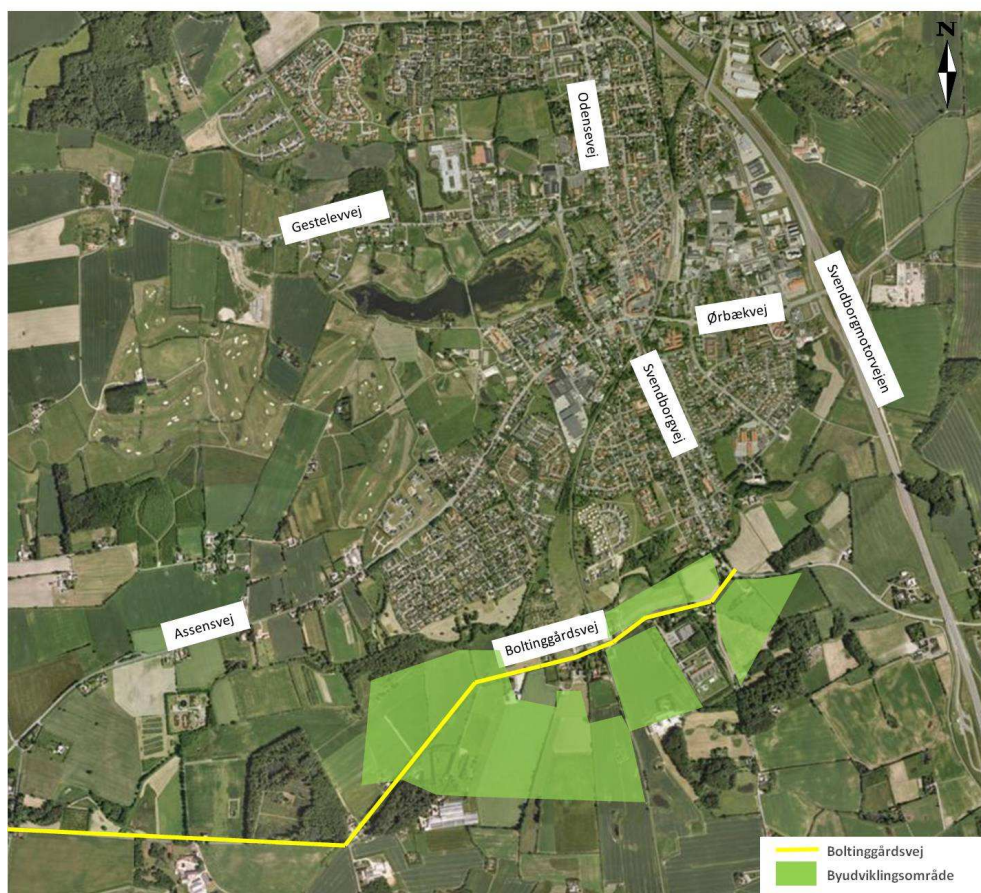


Figur 11 Problematiske kryds udpeget i masterplanen for Ringe.

Kryds 1 (Rolighedsvej/Søvej) er hårdt belastet især om morgenen i forbindelse med sammenfald mellem aflevering af børn i skolen, trafik til gymnasiet, til arbejde mv. Problemerne vedrører både sikkerhed og fremkommelighed. Der er på nuværende tidspunkt et projekt for ombygning af krydset. Denne ombygning vil forbedre trafiksikkerheden og problemerne med trafikafvikling om morgenen.

De tre øvrige kryds er hvor, den i masterplanen foreslåede cykelmotorvej, krydser hhv. Jernbanegade (kryds 2), Ørbækvej (kryds 3) og Svendborgvej (kryds 4). Krydsene er udpeget, dels fordi det er vigtigt, at disse udformes med stor fokus på trafiksikkerheden i forbindelse med etableringen af cykelmotorvejen, dels fordi det er et problem at vejene krydser jernbanen. Især i kryds 3 opstår der problemer på grund af tilbagestuvning, når bommene er nede.

Masterplanen indeholder også en plan for byudvikling i den sydlige del af Ringe. Udviklingen vil primært være koncentreret omkring Boltinggårdvej, og vil indeholde 400-600 boliger, jf. figur 12. Det er i Masterplanen vurderet, at en sydlig udbygning af Ringe ikke vil betyde behov for nye vejforbindelser. Det anbefales dog, at der gennemføres nærmere analyser af den fremtidige trafik i Ringe, blandt andet som følge af en sydlig udbygning og en mulig vestlig omfartsvej.



Figur 12 Byudvikling i den sydlige del af Ringe.

### Årslev - Sdr. Nærå

Der er i 2011 udarbejdet en helheds- og bebyggelsesplan for Årslev - Sdr. Nærå. I denne plan indgår en ny øst/vestgående forbindelse, der vejbetjener et nyt boligområde i byens sydlige del. Samtidig er der foreslået en ny østlig forbindelse fra Torpegårdsvej og mod nord til Ibbjergvej.

Vejreservationen er vist i figur 13.



Figur 13 Forslag til nye veje i Årslev-Sdr. Nærå. Baseret på: Helheds- og bebyggelsesplan for Årslev-Sdr. Nærå, 2011

### 5.3 Vejreservationer

I forbindelse med Kommuneplanen 2009 er der vedtaget en række vejreservationer, som fremgår af figur 14. Inden for disse reservationer må der ikke planlægges for, eller gives tilladelse til forhold, der efterfølgende kan forhindre eller besværliggøre realiseringen af det pågældende vejanlæg. Vejreservationerne ligger således som restriktioner for den fremtidige byudvikling.

Samtidig kan reservationerne virke som stavnsbånd for boligejere og andre, hvis matrikel er placeret enten i eller tæt ved en reservation. Dette skyldes at reservationerne skaber usikkerhed om, hvorvidt der kommer en vej, og det kan således være vanskeligt at sælge en ejendom, der kan blive berørt af vejen. Det er derfor vigtigt, at det kun er vejreservationer for realistiske, fremtidige veje, der opretholdes.

Vejreservationerne i Kommuneplan 2009 blev overført uredigeret fra den tidligere Regionplan 2005, udarbejdet af daværende Fyns Amt. Mange af vejreservationerne er oprindeligt fastlagt tilbage i 1970'erne, og der har i de seneste år ikke været en nærmere gennemgang af disse for at vurdere, om de stadig er relevante.

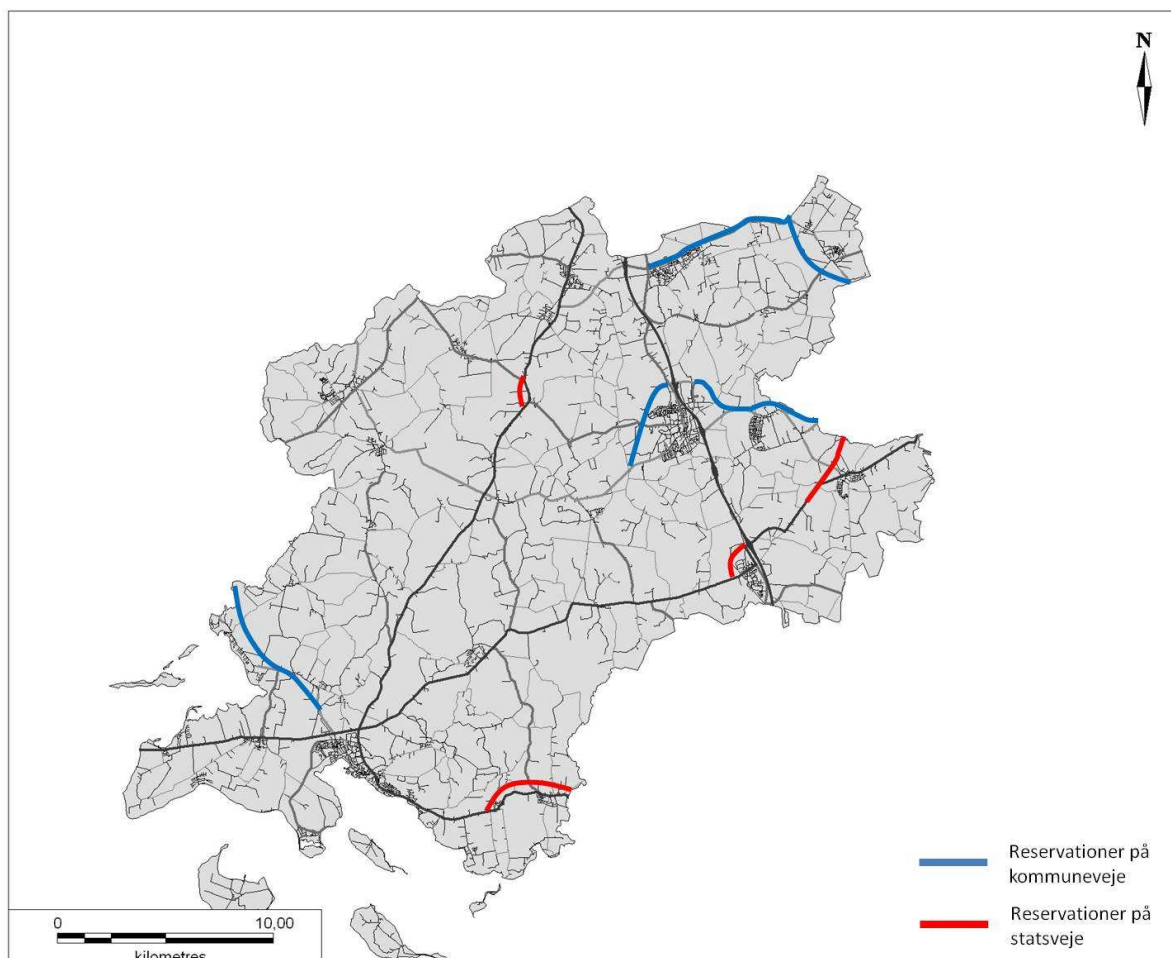
I 2003 gennemførte Fyns Amt en vurdering af samtlige vejreservationer som grundlag for en prioritering af større anlægsarbejder på amtsvejene. Ingen af de, i det følgende nævnte vejreservationer på det kommunale vejnet i nuværende Faaborg-Midtfyn Kommune, var blandt de projekter, der blev behandlet yderligere og prioriteret i 2004. Flere af vejreservationerne er muligvis ikke realistiske i dag og kan derfor aflyses. Siden 2003-2004 og nedlæggelsen af amterne i 2007, hvor amtsvejene overgik til kommuner og stat, er der også andre hensyn, der kan være afgørende for, hvorvidt vejreservationerne bør opretholdes.

### 5.3.1 Vejreservationer på kommuneveje

I det følgende gennemgås og vurderes de enkelte vejreservationer på kommunevejene på baggrund af de kriterier, der er beskrevet i afsnit 4.3:

- › Vejstruktur
- › Fremkommelighed
- › Trafiksikkerhed
- › Miljø.

For vejreservationerne ved Ringe bemærkes specielt, at det i et vist omfang kan være hensigtsmæssigt at beholde biltrafikken på vejnettet i Ringe by, hvor den kan være med til at understøtte liv og handel i bymidten. Dette peger på behov for en nærmere vurdering af konsekvenserne på sigt af en trafikstruktur ved Ringe med en hel, delvis eller ingen realisering af de planlagte veje ved byen. Resultatet heraf kan være, at ressourcerne i stedet helt eller delvist bruges på trafikforbedringer på det eksisterende vejnet i byen, eller på andre alternative måder at løse de trafikale udfordringer i Ringe på.



Figur 14 Vejreservationer i kommuneplan 2009

### Omfartsvej vest om Ringe

Formålet med projektet er at øge fremkommeligheden på rute 323 og rute 167 samt at sænke uheldsrisikoen. Desuden giver omfartsvejen forbindelse til tilslutningsanlægget til Svendborg-motorvejen nord for Ringe. Omfartsvejen vil endvidere mindske belastningen på jernbaneoverskæringen på Ørbækvej, og dermed mindske behovet for en niveaufri skæring.

Omfartsvejen vil være i vejklasse 1, og omfatter en 4,5 km 2-sporet landevej. Rute 323 har på strækningen gennem Ringe vest for Svendborgmotorvejen en ÅDT på omkring 7-8.000 biler, og den tunge trafik udgør ca. 9 %. Trafiktypen på strækningen er en blanding af by- og regionaltrafik.

Omfartsvejen forventes at have en negativ indflydelse på miljøet, da den krydser områder med biologisk interesse og med skovbyggelinjer. Omvendt vil vejen have en positiv indvirkning på bymiljøet i Ringe, som følge af mindre støj og luftforurening i byen. Vejen vil dog føre en del af trafikken uden om Ringe og dermed reducere noget af grundlaget for byens handelsliv og byliv i øvrigt. Vejen forventes desuden at reducere uheld og at øge fremkommeligheden på strækningen.

Omfartsvejen ligger i tråd med den ønskede trafikstruktur, jf. afsnit 3.2.1. Ifølge tidligere beregninger foretaget af Fyns Amt, fremskrevet til 2012 niveau, vil anlægsomkostningerne til vejen være ca. 88 mio. kr.

Ud fra vurderingen af omfartsvejen i forhold til de fire kriterier, anbefales det således, at vejreservationen foreløbig opretholdes. Inden kommunen tager endelig beslutning om vejreservationen, anbefales det, at der gennemføres nærmere analyser af trafikken i og omkring Ringe set i sammenhæng med en planlagt sydlig byudvikling i byen og muligheden for at løse de trafikale udfordringer på anden måde end med en omfartsvej.

### Omfartsvej på rute 301 vest om Rolfsted og Ferritslev

Vejen vil være en vejklasse 1, og omfatter en 4,4 km lang omfartsvej med det formål, at lede den gennemkørende trafik uden om Rolfsted og Ferritslev. På strækningen er der en stor andel af tung trafik gennem lokalsamfundene, og der er især gennem Rolfsted sket flere ulykker de seneste år. Rute 301 har på strækningen gennem Rolfsted og Ferritslev en ÅDT på omkring 5-5.500 biler, og den tunge trafik udgør ca. 12 %. Trafiktypen på strækningen er en blanding af boligarbejdstrafik og regionaltrafik.

I Trafiksikkerhedsplanen 2012-2016 er strækningen gennem Rolfsted foreslået trafiksaneret med byporte og krydsningsheller for lette trafikanter. Derudover en udvidelse af kantbanen, således at lette trafikanter mere sikkert kan færdes langs med vejen. Det vurderes således ikke at omfartsvejen vil have en yderligere positiv effekt på trafiksikkerheden.

Omfartsvejen forventes at have en negativ indflydelse på miljøet, da den ifølge Fyns Amts tidligere undersøgelser vil krydse områder med særlig biologisk interesse. Ifølge tidligere beregninger foretaget af Fyns Amt, fremskrevet til 2012 niveau, vil anlægsomkostningerne til vejen være ca. 86 mio. kr. Ud fra vurderingen af om-

fartsvejen i forhold til de fire kriterier, anbefales det således, at vejreservationen aflyses.

#### Forlægning af rute 323 øst for Ringe

Projektet omfatter en 2,3 km lang 2-sporet landevej i vejklasse 1 og lægger sig op ad omfartsvejen vest om Ringe, hvor de to tilsammen muliggør afvikling af rute 323 nord om Ringe. Forlægningens primære formål er dog i forhold til den fremtidige byudvikling i Ringe, hvor en etapevis etablering af forlægningen kan understøtte en videre udbygning af Ringe by, herunder særligt erhvervsområdet, i østlig retning. Rute 323 har på strækningen øst for Svendborgmotorvejen en ÅDT på omkring 5.500 biler, og den tunge trafik udgør ca. 10 %. Trafiktypen på strækningen er en blanding af bolig-arbejds trafik og regionaltrafik.

Ifølge Fyns Amts tidligere undersøgelser, vil vejen forløbe gennem særlige biologiske interesseområder, hvorfor det forventes en negativ effekt på naturområder, hvorimod bymiljøet i Ringe vil blive forbedret som følge af mindre støj og luftforurening.

På baggrund af ovenstående vurdering af de fire kriterier, er det tvivlsomt, om reservationen bør bibeholdes i fuldt omfang. En endelig afgørelse anbefales at bero på en nærmere analyse og strategi for trafikken i og ved Ringe.

Ifølge tidligere beregninger foretaget af Fyns Amt, fremskrevet til 2012 niveau, vil anlægsomkostningerne til vejen være ca. 48 mio. kr.

#### Forlægning af rute 323 nord om Ryslinge

Formålet med forlægningen er at øge fremkommeligheden og nedsætte uheldsrisikoen på strækningen. Forlægningen er derudover en forlængelse af forlægningen af rute 323 øst om Ringe. Projektet omfatter en ca. 2,4 km lang 2-sporet landevej i vejklasse 1. Rute 323 har på strækningen ved Ryslinge en ÅDT på omkring 3.500-5.500 biler, og den tunge trafik udgør ca. 11 %. Trafiktypen på strækningen er en blanding af bolig-arbejds trafik og regionaltrafik.

Foruden Fyns Amts vurdering af projektet i 2003, er forlægningen tidligere blevet prioriteret i 1976 og 1981, hvor projektet blev prioriteret lavt. Ifølge tidligere beregninger foretaget af Fyns Amt, fremskrevet til 2012 niveau, vil anlægsomkostningerne til vejen være ca. 45 mio. kr.

Forlægningen er ikke i overensstemmelse med den ønskede vejstruktur i kommunen, jf. afsnit 3.2.1, da strækningen ikke afvikler store trafikstrømme. Det anbefales derfor, at reservationen aflyses.

#### Forlægning af rute 323 nord om Fjellerup

Formålet med forlægningen er at øge fremkommeligheden på landevejen og aflaste landevejen ind gennem Fjellerup by, Højholtvej og Daugårdsvej. Forlægningen er derudover en naturlig forlængelse af forlægningen af rute 323 nord om Ryslinge. Projektet omfatter en 1,6 km lang 2-sporet landevej i vejklasse 1. Rute 323 har på strækningen ved Fjellerup en ÅDT på omkring 2.000 biler, og den tunge trafik udgør ca. 12 %. Trafiktypen på strækningen er en blanding af by- og regionaltrafik.

Projektet forløber, ifølge Fyns Amts tidligere undersøgelser, gennem et naturbeskyttelsesområde (§3) samt skovområder, og vil derfor være VVM pligtigt og forventes at have en negativ miljøpåvirkning. Det forventes at projektet vil have en positiv indvirkning på trafikikkerheden.

Ifølge tidligere beregninger foretaget af Fyns Amt, fremskrevet til 2012 niveau, vil anlægsomkostningerne til vejen være ca. 34 mio. kr.

Projektet er ikke i overensstemmelse med den ønskede vejstruktur i kommunen, jf. afsnit 3.2.1, da strækningen ikke afvikler store trafikstrømme. Det anbefales således, at vejreservationen aflyses.

#### Forlægning af rute 329 gennem Millinge og Falsled

Formålet med forlægningen er at aflaste landevejsstrækningen gennem Millinge og forøge trafikikkerheden omkring skolevejen til Svanninge Skole.

Projektet omfatter en næsten 10 km lang 2-sporet landevej i vejklasse 1. Rute 329 har på strækningen ved Millinge og Falsled en ÅDT på omkring 3-4.000 biler, og den tunge trafik udgør ca. 10 %. Trafiktypen på strækningen er en blanding af by- og regionaltrafik.

Af Fyns Amts "Prioritering af større anlægsarbejder 2003" fremgår det, at (dåværende) Faaborg Kommune ønsker projektet erstattet med en trafiksanering på strækningerne gennem Millinge og Falsled. Dette forhold har ikke ændret sig, da denne vejreservation ikke er i tråd med ønsket om at prioritere dels trafikstrømme mellem de større byer i kommunen, dels trafikken til og fra kommunen via statsvejnettet, jf. afsnit 3.2.1.

Hele forlægningen er, ifølge Fyns Amts tidligere undersøgelser, beliggende i et sammenhængende naturområde i den kystnære zone, hvorfor det vurderes at projektet vil have en negativ indflydelse på miljøet.

Desuden forventes den mulige aflastning af vejen gennem Millinge og Falsled at være begrænset, idet en stor del af trafikken på rute 329 i dag er lokaltrafik.

Ifølge tidligere beregninger foretaget af Fyns Amt, fremskrevet til 2012 niveau, vil anlægsomkostningerne til vejen være ca. 153 mio. kr.

Vejreservationen foreslås således afløst, idet det som alternativ i Millinge kan foreslås at ombygge krydset Assensvej - Østerbyvej - Kirkegyden med signalanlæg og fodgængerfelter.

#### Forlægning af Ibjergvej/Rolighedsvej nord for Aarslev

Projektet omfatter en tracémodernisering af 7,1 km eksisterende kommunevej i vejklasse 2 på strækningen Ibjergvej og Rolighedsvej mellem Svendborg-motorvejen ved Årslev og Ørbækvej ved Rolfsted. Den nuværende strækning nord for Aarslev har en ÅDT på omkring 2.500-4.000 biler, mens den østlige del af strækningen vest for Rolfsted har en ÅDT på omkring 1.000 biler. Den tunge trafik



er ca. 17 % på hele strækningen, og trafiktypen er en blanding af bolig-arbejdstrafik og regionaltrafik.

Formålet med ud- og ombygningen er på sigt at etablere ny overordnet og naturlig landevejsforbindelse mellem E20 ved Langeskov og tilslutningsanlægget ved Årslev til Svendborg-motorvejen.

Der er ikke forudsat stier, men der etableres brede kantbaner på strækningen fra Espegyden til Ørbækvej, hvilket vil have en positiv effekt for de lette trafikanter. Projektet skal ses i sammenhæng med primært en ny vejforbindelse i Odense Kommune mellem Rolfsted og Langeskov, hvor der i Langeskov er ved at blive etableret en ny station.

Ifølge tidligere beregninger foretaget af Fyns Amt, fremskrevet til 2012 niveau, vil anlægsomkostningerne til vejen være ca. 64 mio. kr.

Projektet er ikke i overensstemmelse med den ønskede vejstruktur i kommunen, jf. afsnit 3.2.1, da den gennemgående trafik omkring Årslev ønskes afviklet på motorvejsnettet. Derudover er projektet i høj grad afhængig af en påtænkt vejforbindelse (uden for Faaborg-Midtfyn Kommune) til Langeskov og E20. Det vurderes at Svendborgmotorvejen for størstedelen af Faaborg-Midtfyn Kommune i dag vil være en mere attraktiv forbindelse til E20.

På denne baggrund vurderes det, at vejreservationen bør aflyses.

### 5.3.2 Vejreservationer på statsvejnettet

På statsvejnettet i Faaborg-Midtfyn Kommune ligger der vejreservationer for en omfartsvej på rute 43 uden om Heden, en omfartsvej nordvest om Kværndrup der forbinder Svendborg-motorvejen med rute 8, en forlægning af rute 8 ved Gislev samt en forlægning af rute 44 ved Vester Åby.

Vejreservationerne på statsvejnettet behandles overordnet, og eventuelle ændringer af disse skal foretages af Vejdirektoratet, som er myndighed for statsvejene.

#### Omfartsvej ved Heden

Projektet omfatter en omfartsvej på ca. 1,6 km vest om Heden på rute 43. Omfartsvejen er særlig relevant i forbindelse med en Fyn-Als forbindelse, da en mulig vejforbindelse på Fyns siden indebærer en opgradering af rute 43.

Omfartsvejen er i overensstemmelse med Faaborg-Midtfyn Kommunes ønsker til vejstrukturen, og vil forbedre fremkommeligheden på strækningen.

På baggrund af vurderingen af vejreservationen ud fra de fire kriterier, anbefales det, at Vejdirektoratet opretholder den pågældende vejreservation.

#### Omfartsvej nordvest om Kværndrup

Omfartsvejen nordvest om Kværndrup vil aflaste trafikken gennem Kværndrup, herunder også skoleveje i Kværndrup, da den gennemkørende trafik fra kommu-

nens sydlige og vestlige del vil benytte denne vej til Svendborg-motorvejen. Projektet omfatter en 1,7 km lang 2-sporet landevej uden cykeltrafik. Vejen er i overensstemmelse med Faaborg-Midtfyn Kommunes ønsker til vejstrukturen, specielt forbindelsen Bøjden-Faaborg-Nyborg, og vil forbedre fremkommeligheden på strækningen.

Det er, ifølge Fyns Amts tidligere undersøgelser, vurderet, at vejen vil have en marginal negativ effekt på trafiksikkerheden, samtidig med at vejen forløber gennem § 3 områder, hvilket vil være negativt for naturmiljøet. Til gengæld vil vejen forbedre bymiljøet i Kværndrup som følge af en trafikaflastning gennem byen.

På baggrund af vurderingen af vejreservationen ud fra de fire kriterier, anbefales det, at Vejdirektoratet opretholder den pågældende vejreservation.

#### Forlægning af rute 8 ved Gislev

Forlægningen af rute 8 vest om Gislev vil aflaste den regionale trafik gennem Gislev. Projektet omfatter en 10 km lang 2-sporet landevej. Vejreservationen fortsætter ind i Nyborg Kommune og omfatter ligeledes en forlægning af rute 8 vest om Ørbæk. Fremkommeligheden for trafikken fra Bøjden - Faaborg mod Nyborg og videre mod Sjælland vil således blive forbedret væsentligt med denne vejforlægning. Projektet er desuden i overensstemmelse med Faaborg-Midtfyn Kommunes ønsker til vejstrukturen i kommunen.

På baggrund af vurderingen af vejreservationen ud fra de fire kriterier, anbefales det, at Vejdirektoratet opretholder den pågældende vejreservation.

#### Forlægning af rute 44

Vejreservationen om forlægning af rute 44 ved Åstrup og Vester Åby virker hensigtsmæssig, da vejen på den pågældende strækning er kurvet med mange bakker og deraf følgende overhalingsforbud. Vejen afspejler således ikke den karakter, den har som gennemfartsvej for den regionale trafik mellem Faaborg og Svendborg. Vejreservationen fortsætter i Svendborg Kommune og indebærer en længere forlægning af strækningen til Svendborg.

Forlægningen er i overensstemmelse med Faaborg-Midtfyn Kommunes ønsker til vejstrukturen, og vil forbedre fremkommeligheden på strækningen, samt forbedre trafiksikkerheden. Forlægningen nord om Vester Åby og Åstrup forløber, ifølge Fyns Amts tidligere undersøgelser, gennem et naturområde ved Hundstrup Å, og forventes at have en negativ effekt på miljøet.

På baggrund af vurderingen af vejreservationen ud fra de fire kriterier, anbefales det, at Vejdirektoratet opretholder den pågældende vejreservation.

### 5.3.3 Samlet vurdering af vejreservationer

I tabel 6 er vurderingerne af vejreservationerne på både kommuneveje og statsveje opsummeret.

Endvidere er der i tabellen angivet nogle grove anlægsskøn, som er baseret på bl.a. tidligere opgørelser fra Fyns Amt.

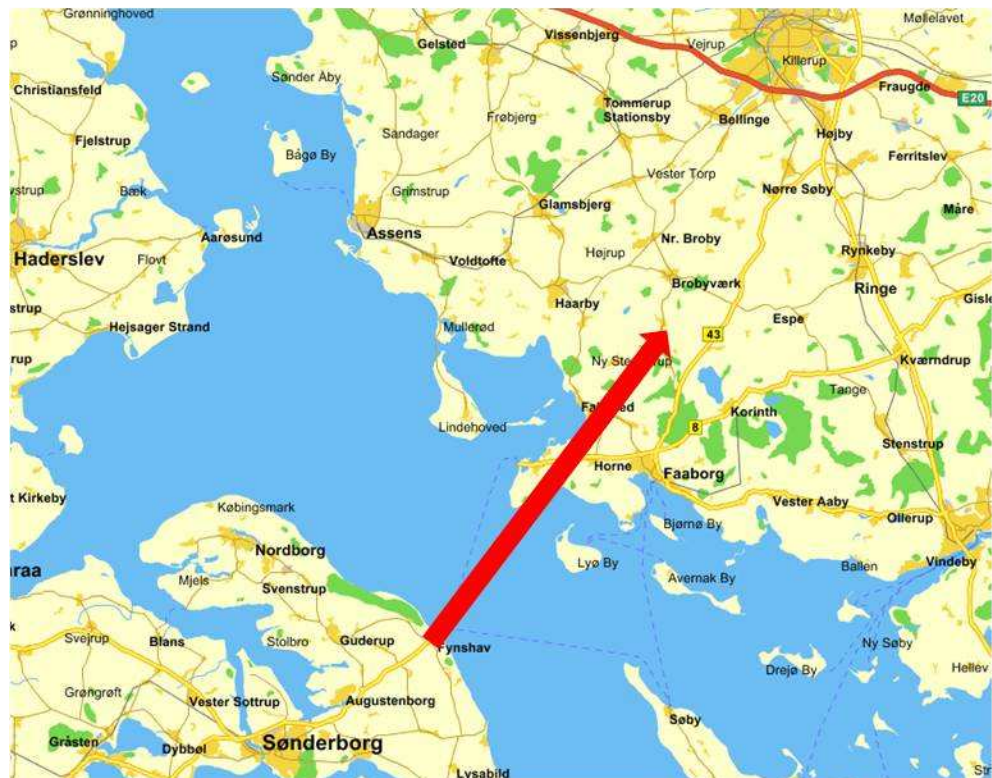
Tabel 6. Vurdering af vejreservationer

Vejbestyrelse	Vejreservationer	Længde (km)	ÅDT	Anlægs-skøn (mio.kr.)	Kriterier				Opret holdes
					Vej-struktur	Frem-kom-melighed	Trafik-sikker-hed	Miljø	
Kommuneveje	Omfartsvej vest om Ringe	4,5	7.000-8.000	87,8	+	+	+	0	Fore-løbigt
	Omfartsvej på rute 301 vest om Rolfsted og Ferritslev	4,4	5.000-5.500	86,2	0	+	0	-	Nej
	Forlægning af Rute 323 øst for Ringe	2,3	5.500	47,9	+	+	+	0	Fore-løbigt
	Forlægning af Rute 323 nord om Ryslinge	2,4	3.500-5.500	44,7	0	+	+	0	Nej
	Forlægning af rute 323 nord om Fjellerup	1,6	2.000	33,5	0	+	+	-	Nej
	Forlægning af rute 329 gennem Millinge og Falsled	9,8	3.000 - 4.000	153,2	0	0	+	-	Nej
	Forlægning af Ibjergevej/ Rølighedsvej nord for Aarslev	7,1	2.500-4.000	19,0	0	+	+	0	Nej
Statsveje	Omfartsvej for rute 43 ved Heden	1,6	4.000-5.000	-	++	+	0	0	Ja
	Omfartsvej nordvest om Kværndrup	1,7	4.000	-	++	+	-	0	Ja
	Forlægning af rute 8 ved Gislev	10	2.000	-	++	+	0	0	Ja
	Forlægning af rute 44 ved Vester Åby	18	3.200-6.800	-	++	++	+	-	Ja

## 5.4 Fyn-Als forbindelse

Et af de største mulige fremtidige infrastrukturprojekter i Faaborg-Midtfyn Kommune er en fast forbindelse mellem Fyn og Als.

Region Syddanmark har i samarbejde med Faaborg-Midtfyn Kommune og Sønderborg Kommune i 2011 fået udarbejdet en screeningsanalyse, som belyser den trafikale og samfundsøkonomiske betydning ved etableringen af en fast Fyn-Als forbindelse. I denne analyse er der opstillet forslag til forbindelsens linjeføring over Lillebælt, samt infrastrukturen, der skal give forbindelse til det eksisterende overordnede vejnet på både Als og Fyn.



Figur 15 Principskitse af Fyn-Als forbindelsen.

I screeningsanalysen er der undersøgt to forskellige scenarier for infrastrukturen på landsiden.

Det første scenarie medfører, at det på de første ca. 18 km på Fyn-siden vil være nødvendigt at anlægge en helt ny vej syd om Bøjden og videre mod nord, vest om Svanninge. Denne er forudsat udført som motortrafikvej i form af 2+1 vej med 90 km/t. Herfra videre benyttes den eksisterende rute 43, hvor der ved Heden udføres ny omfartsvej på ca. 1,5 km længde.

Der vil være flere mulige linjeføringer for en vej på Fyn, som bl.a. kan ligge mere vestligt. For alle linjeføringer er de topografiske forhold en udfordring, idet terrænet varierer mellem kote 2 og 124 m.

Det ene scenarier linjeføringsforslag ligger tæt på Faaborg. Herved kan vejstrækningen også benyttes som en opgradering af den nuværende rute 43, Faaborg-Odense, samt bedre betjene den trafik til og fra rute 8, som vil benytte broforbindelsen.

Der forventes desuden behov for flere mindre ændringer eller lukninger af sidevejstilslutninger mm. på den eksisterende landevej (rute 43).

Det andet scenarie for infrastrukturen på Fyn omfatter en ny motorvejsforbindelse. Vejen er koblet til Svendborg-Odense motorvejen nord for Ringe ikke langt fra Sønder Højrup. Den forsætter herfra i direkte linjeføring mod sydvest og går mellem Østerby og Svanninge, syd om Lillemark, nord om Horne, syd om Bøjden og herfra til bro- eller tunneltilslutningen.

Motorvejsscenarioet er væsentligt dyrere end scenarie 1. Landanlæggene på Fyn og Als vil samlet set være mere end tre gange så dyre i dette scenarie som i scenariet med motortrafikvej. Derudover vil selve forbindelsen også være væsentligt dyrere, da den skal udformes med det bredere tværprofil som motorvej. En samfundsøkonomisk analyse viser, at det første scenarie med motortrafikvej er mest rentabelt, og at det andet scenarie med en motorvejsløsning ikke vil være rentabelt.

Arbejdet med planlægning for en fast forbindelse mellem Fyn og Als er fortsat i gang, og der er ikke taget stilling til hvilken linjeføring, forbindelsen eller landanlæggene skal have. Af denne grund er der i Faaborg-Midtfyn Kommune behov for vejreservationer til begge scenarier.

Uanset selve Fyn-Als forbindelsen med bro eller tunnel vil arbejdet omkring en ny eller opgraderet vejforbindelse mellem Bøjden-Faaborg og E20 motorvejen være af vigtig strategisk betydning i forhold til Faaborg-Midtfyn Kommunes ønsker om bedre vejforbindelse fra Faaborg til motorvejen i overensstemmelse med kommunens overordnede trafikstruktur.

## 6 Behov for vejforbedringer

De nuværende vejforhold og de krav, som Vejplanen i afsnit 4 foreslår som mål for den fremtidige vejudformning i Faaborg-Midtfyn Kommune, vil medføre en række tilpasningsbehov. Endvidere vil der i fremtiden opstå nye behov for forbedringer som følge af regionale og lokale planer for fremtidig byudvikling, samt den generelle trafikvækst.

Vejklassificeringen skal også fremover ses i forhold til den øvrige fysiske planlægning i kommunen for at vurdere, om der er behov for justeringer. Det gælder også om eventuelle "missing links", som skal lukkes enten ved ændring af vejklasse for eksisterende veje eller ved etablering af nye vejforbindelser. I den forbindelse vurderes, om der er eksisterende veje, der bør udbygges for at opfylde eksisterende og fremtidige behov, og om der bør ske ændringer i vejreservationerne.

Der skelnes i det følgende mellem behov for tilpasninger på strækninger og i kryds, samt mere overordnet i forhold til den øvrige fysiske planlægning i kommunen.

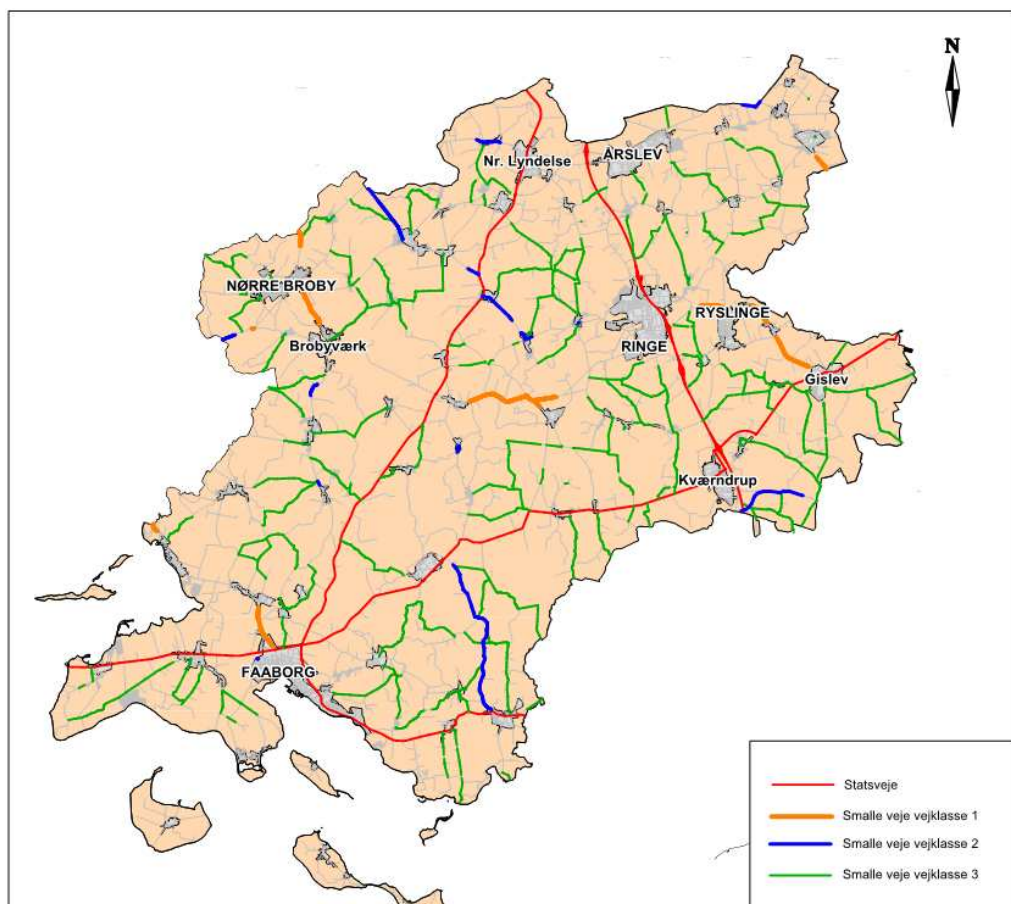
### 6.1 Tilpasning af eksisterende vejanlæg

#### Vejklasse og vejbredder

På baggrund af kortlægningen af sammenhængen mellem vejklasse og vejbredder på det eksisterende vejnet og de opstillede krav for det fremtidige vejnet, er der i tabel 7 angivet omfanget af strækninger på kommunevejene, der ikke opfylder kravene.

Tabel 7 *Vejklasse og kørebanebredder i forhold til krav om fremtidig vejudformning. Den grønne farve angiver de kørebanebredder, der opfylder kravene*

Nr.	Vejklasse	Uoplyst	< 5,00 m	5,00 - 5,99 m	6,00 - 6,99 m	7,00-7,99 m	=> 8,00 m
1	Trafikvej - gennemfartsvej	4 km	0 km	0 km	16 km	10 km	7 km
2	Trafikvej - fordelingsvej	25 km	2 km	11 km	38 km	13 km	3 km
3	Lokalvej - primær	55 km	229 km	57 km	22 km	4 km	0 km



Figur 16 Kommuneveje der ikke lever op til fremtidige breddekrav for de 3 øverste vejklasser.

Kun ca. halvdelen af vejnettet i vejklasse 1 lever op til kravene for den fremtidige vejudformning. For vejklasse 2 har ca. 80 % af vejnettet en kørebanebredde, der overholder det fremtidige krav. For vejklasse 3 er det kun 25 % af vejnettet, der har en kørebanebredde over 5 m og dermed overholder det fremtidige krav for vejklassen.

For de dele af vejnettet, der ikke lever op til de fremtidige krav, kan det overvejes at udbygge eller nedklassificere disse veje.

For vejklasse 1 er det Faaborgvej/ Bøgebjergvej mellem Nørre Broby og Brobyværk (rute 335), Assensvej fra Hillerslev frem til Rudmevej (rute 323), rute 167 imellem Ringe og Gislev og Assensvej fra Faaborg til Millinge.

For vejklasse 2 er det vejen imellem Vester Aaby og Korinth, Mullerupvej sydøst for Kværndrup, Vejlegårdsvej nordvest for Vejle og Vantingevej fra Heden ned til Vantinge.

### Vejklasse og kurveradier

Der er flere lokaliteter på trafikvejene, hvor kurveforholdene ikke svarer til de foreslåede krav i afsnit 4.

For vejklasse 1 er det Assensvej og Karlsbjergvej på strækningen mellem Ringe og Brobyværk, hvor der er et vejforløb med horisontalradier under 400 m. Mange af disse kurver er endog med radier under 100 m.

På vejklasse 2 er der vejforløb med flere horisontalradier under 400 m på Sølvbjergvej/ Bøgebjergvej mellem Vester Aaby og Korinth, på Søndervej/ Birkevej/ Ny Stenderup vej mellem Brobyværk og Odensevej syd for Ny Stenderup, samt på Rolighedsvej/ Ibjervej nord for Tarup og Hudevad. Desuden er der enkelte kurver med radier under 400 m på Gestelevvej vest for Gestelev, på Dyreborgvej syd for Faaborg, på Hornegyden nord for Horne, på Hovedvejen nord for Ringe samt på Snarupvejen syd for Espe.

### Kryds

Der er ikke identificeret ændringsbehov for kryds i Faaborg-Midtfyn Kommune i forhold til de trafikale krav. I de få kryds, hvor der i dag opleves kapacitetsproblemer, er der påbegyndt udbedringsprojekter.

### Vejklasse og trafik

Lumbyvej gennem Nørre Lyndelse er klassificeret som vejklasse 3, og afvikler over 5.000 køretøjer i døgnet. Dette er en stor trafikmængde for denne vejklasse. Kørebanebredden for denne strækning er i alle tilfælde over 6,0 m, hvorfor det bør overvejes at opklassificere vejen til trafikvej i enten klasse 1 eller 2.

Bøgebjergvej/ Sølvbjergvej mellem Vester Aaby og Korinth er i dag klassificeret som fordelingsvej, men den lever ikke op til de opstillede krav til denne vejklasse. Der er identificeret mere end 10 vejkurver med radius mindre end 400 m, og vejbredden er mindre end 6 meter på hele strækningen. Samtidig er vejen den absolut mindst trafikerede fordelingsvej i kommunen. Med en ÅDT på 650 biler er vejen næsten kun halvt så trafikeret som den næstmindst trafikerede fordelingsvej. Oplandet til vejen er også begrænset. Syd for Vester Aaby er der forholdsvis kort til havet, og ikke mange byer, hvorfra trafik kan samle sig og fortsætte ad fordelingsvejen. Alt i alt vil det være oplagt at nedklassificere vejen mellem Vester Aaby og Korinth til vejklasse 3 - primær lokalvej.

Assensvej fra Faaborg til Falden er i dag klassificeret som vejklasse 1 - gennemfartsvej. Den høje klassificering af vejen understøttes dog ikke af trafikstrukturen i kommunen som beskrevet i afsnit 34. Det vil derfor være nærliggende at nedklassificere Assensvej til vejklasse 2 - fordelingsvej. Assensvej er dog forbindelsesvej til Assens Kommune, hvorfor en sådan nedklassificering bør koordineres med Assens Kommune.



## 7 Vejprojekter på kommuneveje

Med udgangspunkt i de i afsnit 6 fundne behov for tilpasninger af det eksisterende vejnet samt forslag til fremtidige veje er der i det følgende foretaget en prioritering og opstilling af et projektkatalog med de 11 højest prioriterede vejprojekter.

I tilfælde af udbygning af eksisterende veje, bør de vigtigste veje med størst trafikmængde prioriteres højest. Af de veje, der er fundet for smalle eller med for dårligt tracé til at imødekomme de fremtidige krav, er de vigtigste vurderet på antallet af trafikanter og vejenes placering i forhold til den samlede trafikstruktur. Vejprojekterne er følgende:

Tabel 8 Oversigt over de 11 vejprojekter

Projekttype	Lokalitet	Aktivitet	Indgår i trafiksikkerhedsplan	Vejklasse	ÅDT	Anlægs-skøn (mio. kr.)
Nye vejanlæg	Rute 323 - Ringe*	Omfartsvej vest		1	7.000-8.000	87,8
	Rute 323 - Ringe*	Omfartsvej øst		1	5.500	47,9
	Ny vej i Faaborg	Ny vej ved østligt byudviklingsområde		3	2.000**	7,0
	Ny vej i Årslev	Ny vej ved sydligt byudviklingsområde		3	2.500	34,0***
Vejudbygning	Bøgebjergvej / Faaborgvej	Udvidelse		1	3.600	2,7
	Bøgebjergvej / Faaborgvej	Udretning		1	3.600	4,0
	Assensvej fra Hillerslev til Espe	Udretning og udvidelse	Delvist	1	3.000	16,5
	Assensvej fra Hillerslev til Espe - udvidet løsning	Udretning og udvidelse	Delvist	1	3.000	26,0
	Karlsbjergvej	Udretning	Ja	1	2.000	8,7
	Snarupvejen	Udretning		2	2.000	7,8
	Gestelevvej	Udretning		2	1.000	2,3

\* Omfartsvejene i Ringe bør afvente en nærmere analyse af den fremtidige trafik i og omkring Ringe.

\*\* ÅDT er skønnet

\*\*\* Ekskl. vejforbindelse mod nord til Ibbjergvej, anslået til 5 mio. kr.

## 7.1 Projekter for nye vejanlæg

For de anlægsprojekter, der omfatter nye omfartsveje, er der tidligere i Fyns Amts regi udført anlægsoverslag. Disse overslag er fra 2003, og i forbindelse med overslagene i nærværende Vejplan, er priserne fremskrevet ved indeksregulering baseret på opgørelser fra Danmarks Statistik.

For at danne et grundlag for en fremtidig beslutning om, hvorvidt vejreservationerne omkring Ringe fortsat skal opretholdes, anbefales det, som tidligere nævnt, at der gennemføres nærmere analyser af trafikken. Analyserne skal ses i forhold til en strategi for den fremtidige trafikafvikling i og omkring Ringe by og alternative løsninger. Vejreservationerne ved Ringe er derfor kun foreløbigt medtaget blandt de følgende projekter for nye vejanlæg.

### 7.1.1 Rute 323 - Ringe - omfartsvej vest

Projektet er en del af en omfartsvej, hvor rute 323 forlægges nord om Ringe by. Rute 323 har status af gennemfartsvej. Omfartsvejen kommer til at krydse Svendborg-motorvejen ved tilkørsel 12.

Omfartsvejen vil aflaste rute 323 for trafik til motorvejens tilkørsel 13 og, hvis omfartsvejen forlænges nordøst om Ringe, til en vis grad også gennemkørende trafik. Rute 323 har på strækningen gennem Ringe en ÅDT på omkring 7-8.000 biler.

Som beskrevet er projektet her foreløbigt medtaget, idet en endelig stillingtagen til vejreservationen foreslås at afvente nærmere analyser.

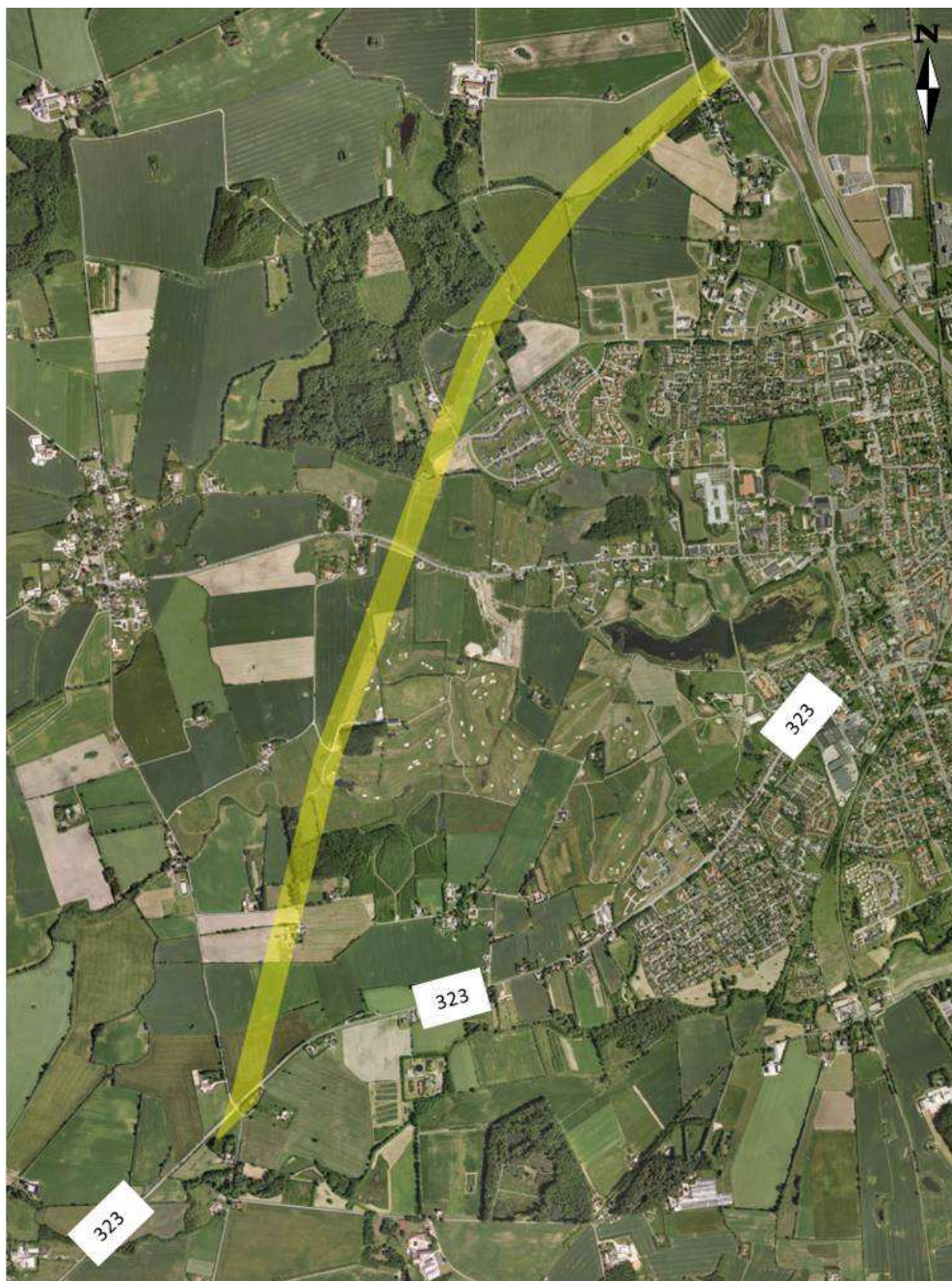
#### Projekt

Projektet er forudsat anlagt som en 4,5 km lang 2-sporet landevej, der forløber i åbent land vest om Ringe fra krydset Assensvej - Nordskovvej - Rudmevej til rundkørslen Ring Nord - Hovedvejen - Odensevej. Der er fastlagt en 100 m bred korridor for vejen, jf. figur 17.

Vejten tilsluttes eksisterende vejnet med tre rundkørsler og to kryds. Derudover etableres tre niveaufri skæringer og en bro over vandløb.

#### Anlægsoverslag

Der er beregnet et anlægsoverslag for projektet på 87,8 mio. kr. inkl. projektering og tilsyn samt arealekspropriation. Prisen er baseret på en indeksregulering af Fyns Amts tidligere overslag fra 2003.



Figur 17 Skitse. Omfartsvej vest for Ringe.

### 7.1.2 Rute 323 - Ringe - omfartsvej øst

Projektet er en del af en omfartsvej, hvor rute 323 forlægges nord om Ringe by. Rute 323 har status af gennemfartsvej. Omfartsvejen kommer til at krydse Svendborgmotorvejen ved tilkørsel 12.

Omfartsvejen vil aflaste rute 323 for trafik til motorvejens tilkørsel 13 og, hvis omfartsvejen forlænges nordvest om Ringe, til en vis grad også gennemkørende trafik.

Rute 323 har på strækningen igennem den østlige del af Ringe en ÅDT på omkring 5.500 biler, hvoraf kun en mindre andel vurderes at være gennemkørende trafik.

Udover projektets værdi for afvikling af gennemkørende trafik, har vejen betydning for udviklingen af Ringe by mod øst, herunder særligt industri kvarteret mellem motorvejen og den ny omfartsvej. Vejen vil her kunne etableres etapevis i takt med byudviklingen.

Industrivejs tilslutning til motorvejen er allerede forberedt til en kommende ringvej, og bærer i dag navnet Ring Nord.

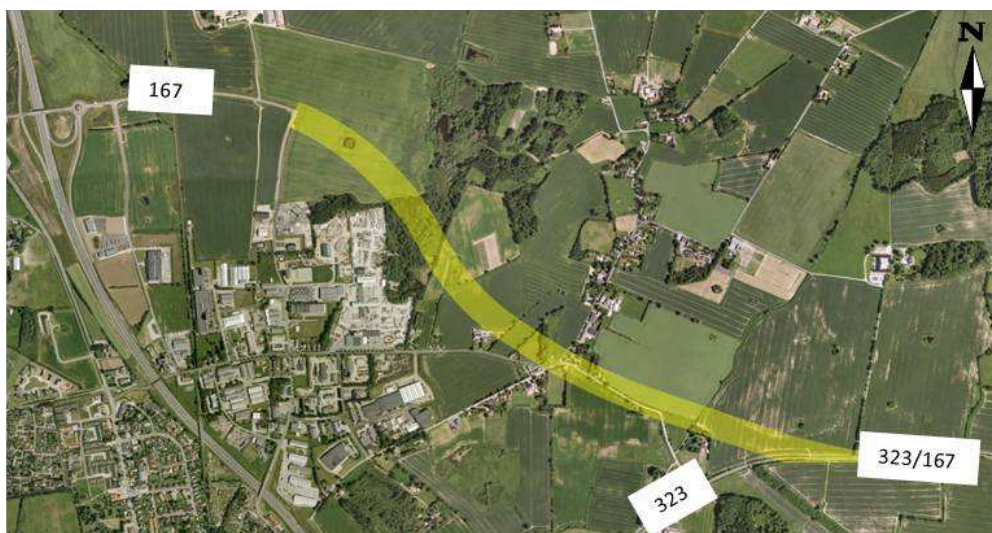
Som beskrevet er projektet her foreløbigt medtaget, idet en endelig stillingtagen til vejreservationen foreslås at afvente nærmere analyser.

### Projekt

Projektet er forudsat anlagt som en 2,3 km lang 2-sporet landevej. Der er fastlagt en 100 m bred korridor for vejen, jf. figur 18.

Eksisterende vej "Ring Nord" forlænges og Industrivej tilsluttes som kanaliseret T-kryds. Ringvejen føres nord om industriområdet. Fra Sødingevej følger ringvejen Nyborgvejs tracé ca. 400 meter, hvorefter den skærer nord om ejendommen Nyborgvej 20 og tilsluttes Blåkærvej i en rundkørsel.

Ekspropriation af beboelsesejendommen Nyborgvej 37 må påregnes, samt etablering af ny adgangsveje for en række ejendomme.



Figur 18 Skitse. Omfartsvej øst for Ringe.

### Anlægsoverslag

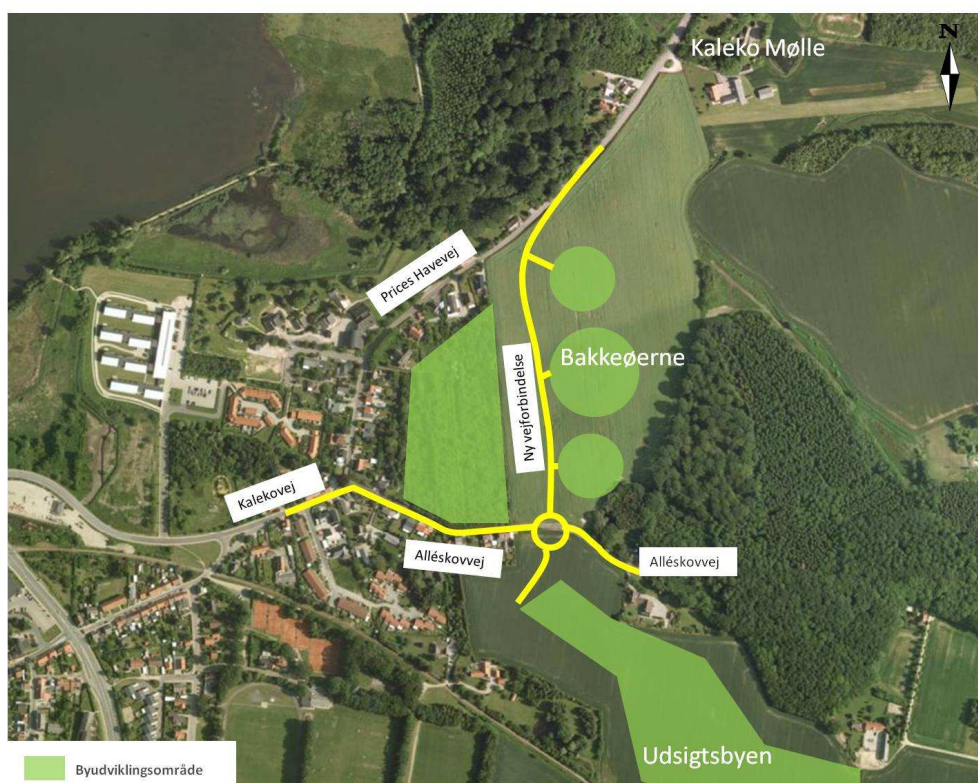
Der er beregnet et anlægsoverslag for projektet på ca. 47,9 mio. kr. inkl. projektering og tilsyn samt arealekspropriation. Prisen er baseret på en indeksregulering af Fyns Amts tidligere overslag fra 2003.

### 7.1.3 Ny vej til byudviklingsområde øst for Faaborg

Masterplanen for Faaborg lokaliserer som beskrevet i afsnit 5.2.1 ny byudvikling mod øst i området ved Alléskoven. I forhold til Faaborg by og opland skal det nye byområde betjenes af eksisterende og nye lokalveje ved Kaleko. Samtidig skal trafikken dæmpes gennem den østlige del af Kaleko.

#### Projekt

Vejadgangen etableres dels ved en udbygning af 250 m af Alléskovvej i Kaleko, dels ved at den gennemkørende trafik på Prices Havevej ledes ad en ny 7 m bred vej øst om Kaleko til et nyt kryds på Alléskovvej, jf. figur 19. Udvidelsen af kørebanelen på den eksisterende del af Alléskovvej fra 5,0 m til 6,0 m vil kræve arealerhvervelse, hvor det vil blive nødvendigt at ekspropriere dele af forhaverne til matriklerne langs med strækningen. Udvidelsen af vejen vil dog på det meste af strækningen kunne foretages mod nord, hvor der er planlagt ny bebyggelse, hvorved omfanget af arealerhvervelse ved eksisterende matrikler vil være begrænset til at berøre 2 matrikler.



Figur 19 Skitse. Ny vejforbindelse øst om Kaleko

I Masterplanen er det nye kryds mellem den nye vejforbindelse og Alléskovvej foreslået som to forsatte 3-benede kryds. For at understøtte områdets fremtidige vej- og trafikstruktur foreslås dette kryds i stedet udformet som en 4-benet rundkørsel som skitseret i figuren.

Det eksisterende kryds Kalekovej - Prices Havevej - Alléskovvej foreslås samtidig reguleret, så det afspejler det fremtidige trafikmønster. Prioriteten i krydset foreslås ændret, således at den primære retning vil være Kalekovej-Alléskovvej. Endvidere

foreslås krydset ombygget som en hævet flade for at dæmpe hastigheden gennem byen og understrege ændringen i vigepligt.

Etableringen af den nye vejforbindelse øst for Prices Havevej og den ændrede krydsudformning vil betyde en fredeliggørelse af den sydlige del af Prices Havevej gennem den nordlige del af Kaleko, hvor vejen er meget smal og snoet. Med den foreslåede ændring af krydset, vurderes det ikke være nødvendigt at nedrive huse, men ekspropriation af en del af forhaven ved Prices Havevej 2 og/eller Alléskovvej 4 kan blive nødvendig.

#### Anlægsoverslag

På grundlag af skønnede mængder og enhedspriser er der beregnet et groft anlægsoverslag for vejprojektet på 7 mio. kr. inkl. projektering og tilsyn samt arealekspropriation. Overslaget indeholder kun de overordnede veje og kryds. Stikvejene til de enkelte byudviklingsområder er ikke medtaget, men forudsættes etableret i forbindelse med byggemodningsarbejderne.

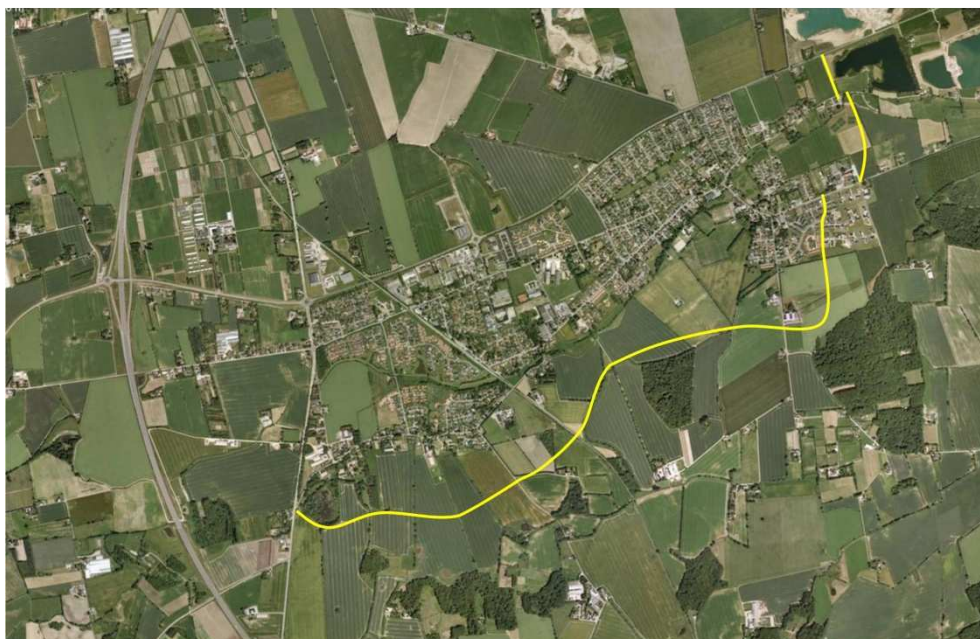
#### 7.1.4 Ny vej til byudviklingsområde ved Årslev - Sdr. Nærå

Helheds- og bebyggelsesplanen for Årslev-Sdr. Nærå forudsætter som beskrevet i afsnit 5.2.1, at byudviklingsområdet mod syd vejbetjenes af en ny vej, der skal forløbe mellem den overordnede fordelingsvej Svendborgvej ved Årslev og lokalvejen Torpegårdsvej i Sdr. Nærå. På strækningen passerer den nye vej Svendborgbanen på en ny bro.

For at sikre områdets forbindelse mod nord og øst til fordelingsvejen Ibjergvej - Rolighedsvej omfatter projektet også en ny vej mellem Torpegårdsvej og Åvej samt en tilhørende udbygning af Åvej - Vandstedgyden,

#### Projekt

Projektet omfatter anlæg af en ny 4 km lang primær lokalvej med kryds ved henholdsvis Svendborgvej og Torpegårdsvej samt mellemliggende kryds for adgangsbetjening af boligområderne. Ved Svendborgbanen fører vejen over banen på en ny bro. Vejens linjeføring fremgår af figur 20.



Figur 20 Skitse. Linjeføring for ny sydlig lokalvej mellem Årslev og Sdr. Nærå.

Den supplerende vejforbindelse til Ibjergvej består dels af ny vej mellem Torpegårdsvej og Åvej og en udbygning af Åvej og grusvejen Vandstedgyden, i alt ca. 800 m.

Afhængig af hvordan og i hvilken rækkefølge, der byudvikles i den sydlige del af Årslev og Sdr. Nærå, kan den nye vej anlægges i etaper i takt med byudviklingen. Det vurderes, at trafikken til og fra den nye vej primært skal adgangsbetjenes fra vest via Svendborgvej. I forbindelse med en etapeopdeling af byudviklingen, vil det således være hensigtsmæssigt at starte fra vest mod øst, hvor krydsningen af jernbanen vil udgøre en naturlig etapegrænse.

For den del af vejreservationen, der består af den planlagte forbindelse mellem Torpegårdsvej og Ibjergvej er det vurderet, at denne forbindelse alene vil have en begrænset betydning for den eksisterende trafik i Sdr. Nærå, og for trafik til og fra den østligste del af den planlagte byudvikling. Langt størstedelen af trafikken til og fra den nye bebyggelse vurderes derimod at ville køre mod vest og anvende Svendborgvej. Dette skal også ses i sammenhæng med det foreslåede fravalg af vejreservationen for udbygning af Ibjergvej, som ikke er i overensstemmelse med den ønskede vejstruktur i kommunen. Det anbefales således, at denne del af vejreservationen udgår af projektet

### Anlægsoverslag

På grundlag af skønnede mængder og enhedspriser er der beregnet et groft anlægsoverslag for vejprojektet på 34 mio. kr. inkl. bygværk (bro ved jernbanen), projektering og tilsyn samt arealekspropriation. Forlængelsen til Ibjergvej foreslås som beskrevet at udgå og indgår derfor ikke i dette overslag, men er anslået at udgøre ca. 5 mio. kr.

## 7.2 Projekter for vejudbygning

For de projekter, som omfatter udretning og udvidelse af eksisterende veje, er der beregnet grove anlægsskøn inkl. udgifter til projektering og tilsyn, samt estimater på omkostninger til arealekspropriation.

### 7.2.1 Bøgebjergvej / Faaborgvej - vejudvidelse

Strækningen er en vejklasse 1 gennemfartsvej, der binder kommunen sammen på tværs mellem Nørre Broby og Brobyværk. ÅDT er på ca. 3.600 biler.

Hele strækningen er registreret som 6,7 meter bred. Derudover er der identificeret 1 sving med en horisontalradius under 400 meter på denne strækning. Udretning af svinget er et projekt for sig selv, og er behandlet i afsnit 7.2.2.



Figur 21 Bøgebjergvej umiddelbart nord for Brobyværk.

#### Projekt

Projektet omfatter udvidelse af vejen med en halv meter, så den samlede bredde af vejen bliver 7,2 meter.

Ca. halvvejs på strækningen findes en vejbro over et vandløb. Denne vejbro tillader ikke udvidelse af vejen. I det angivne anlægsoverslag er der forudsat, at vejen indsnævres lokalt over broen.

#### Anlægsoverslag

Der er beregnet et anlægsoverslag for projektet på ca. 2,7 mio. kr. inkl. projektering og tilsyn samt arealekspropriation.



### 7.2.2 Bøgebjergvej / Faaborgvej - kurveudretning

Strækningen er en vejklasse 1 gennemfartsvej, der binder kommunen sammen på tværs mellem Nørre Broby og Brobyværk. ÅDT er på ca. 3.600.

Der er identificeret et sving med en horisontalradius på 150 meter umiddelbart syd for Lundemarken. Svinget ligger umiddelbart i forlængelse af en vejbro, hvis bredde ikke tillader nogen variation i vejforløbet over broen.



Figur 22 Skarpt sving syd for Lundemarken

#### Projekt

Projektet omfatter forlægning af vejen over en 400 meter lang strækning. Eftersom vejbroen er en binding for vejen i den nordlige ende af svinget, sker udretningen sydpå. Mindste horisontalradius med den nye linjeføring er 400 meter. Dette skyldes bindingen omkring broen samt bebyggelsen længere mod syd



Figur 23 *Skitse. Udretning af sving på Bøgebjergvej/Faaborgvej*

#### Anlægsoverslag

Der er beregnet et anlægsoverslag for projektet på ca. 4,0 mio. kr. inkl. projektering og tilsyn samt arealekspropriation.

#### 7.2.3 Assensvej fra Hillerslev til Espe

Strækningen er en vejklasse 1 gennemfartsvej, der binder kommunen sammen på tværs. ÅDT er på ca. 3.000 biler.

Der er identificeret 6 vejkurver med en horisontalradius under 400 meter på denne strækning. Flere af kurverne har en radius på helt ned til 50 m. Hele strækningen er smallere end 7 meter.



Figur 24 *Kurve på Assensvej mellem Hillerslev og Espe*

### Projekt 1

Projektet omfatter udretning og udvidelse af vejen over en 3,3 km lang strækning. Mindste horisontalradius med den nye linjeføring er 400 meter, og vejen udbygges til 7 meters bredde på hele strækningen. Det har været nødvendigt at anvende den absolutte minimumsradius i flere kurver, da der ligger bebyggelse langs store dele af strækningen, og det er således ikke muligt at udrette kurverne til en mindste radius på 600 m. På trods af dette medfører projektet dog stadig en betydelig forbedring af tracéet i forhold til den nuværende situation.

De 1,4 km af strækningen bliver anlagt i nyt tracé som følge af kurveudretninger. Derudover skal Sallingvej, og overkørsler langs vejen forlænges, for at kunne tilsluttes den forlagte vej. Alternativt kan den eksisterende vej, i nogle tilfælde anvendes som adgangsvej til ejendommene langs det forlagte vejstykke, og på den måde også imødekomme kravet om fuld facadeløshed for gennemfartsveje.

Ekspropriation af beboelsesejendomme vurderes ikke nødvendig. I de fleste tilfælde forlægges vejen, så afstanden til beboelse langs vejen bliver større i forhold til den nuværende situation. Eneste undtagelser er Assensvej 111 og 113, hvor afstanden til vejen bliver væsentligt mindre.



Figur 25 *Skitse. Udretning af Assensvej imellem Hillerslev og Espe*

### Anlægsoverslag

Der er beregnet et anlægsoverslag for projekt 1 på ca. 16,5 mio. kr. inkl. projektering og tilsyn samt arealekspropriation.

### Projekt 2

Som konsekvens af at projekt 1 stadig vil betyde et kurvet vejforløb på strækningen med radier under den anbefalede mindste radius for vejklassen, er der opstillet et alternativt projekt 2 med en egentlig forlægning af vejen.

Projekt 2 er mere omfattende end udretning af kurverne som beskrevet i projekt 1. Vejen bliver i dette tilfælde omlagt på stort set hele den 3,3 km lange strækning og vil medføre et mere retlinjet vejforløb. Mindste horisontalradius med den nye linjeføring er 800 meter, og vejen udbygges til 7 meters bredde på hele strækningen.

Sallingvej og de afskårne kurver fra den oprindelige vej skal tilsluttes vejens nye linjeføring. Det er med denne løsning muligt næsten at eliminere overkørsler på strækningen.

Ekspropriation af beboelsejendomme vurderes ikke at blive nødvendig. Ingen beboelsejendomme oplever en markant reduktion af afstanden til vejen, de fleste oplever derimod, at vejen bliver flyttet længere væk, og derved mindskes generne fra vejens trafik.



Figur 26 *Skitse af ny linjeføring for Assensvej imellem Hillerslev og Espe*

### Anlægsoverslag

Der er beregnet et anlægsoverslag for projekt 2 på ca. 26 mio. kr. inkl. projektering og tilsyn samt arealekspropriation.

### 7.2.4 Karlsbjergvej

Strækningen er en vejklasse 1 gennemfartsvej, der binder kommunen sammen på tværs. ÅDT er på ca. 2.000 biler.

Der er identificeret en 90 graders vejkurve med en horisontalradius ca. 30 meter på denne strækning øst for Brobyværk. Denne kurve er også medtaget i trafiksikkerhedsplanen, idet der igennem de seneste 5 år er registreret 5 ulykker i kurven.



Figur 27 Skarp kurve på Karlsbjergvej øst for Brobyværk

#### Projekt

I Trafiksikkerhedsplanen er det foreslået at øge opmærksomheden på kurven ved øget brug af skilte og rumleriller mv. Dette er et trafikikkerhedsprojekt, men løser ikke kun problemerne i forhold til ønsket om høj fremkommelighed. Af denne grund er der foreslået et projekt, der omfatter udretning af den pågældende kurve. Dette projekt er også medtaget som et alternativ i Trafiksikkerhedsplanen, men er fravalgt, da det ud for et trafikikkerhedsmæssigt synspunkt giver en bedre forrentning at gennemføre projektet med øget opmærksomhed på kurven.

I projektet med udretning af kurven, er den nye kurveradius på 600 meter. Den nye linjeføring omfatter desuden etablering af 800 meter ny vej, ca. 180 m forlængelse af eksisterende grusvej samt opbrydning af ca. 950 m eksisterende vej. Der er ingen fysiske forhindringer for forlægningen.



*Figur 28 Skitse af forlægning af Karlsbjergvej*

#### Anlægsoverslag

Der er beregnet et anlægsoverslag for projektet på ca. 8,7 mio. kr. inkl. projektering og tilsyn samt arealekspropriation.

### 7.2.5 Snarupvejen

Strækningen er en vejklasse 2 fordelingsvej med rutenummer 335. Vejen forbinder rute 8 og rute 323. ÅDT er på ca. 2.000 biler.

Der er identificeret to på hinanden følgende kurver med en horisontalradius på ca. 150 m på denne strækning.



Figur 29 Skarp kurve på Snarupvejen syd for Espe

#### Projekt

Projektet omfatter udretning af de pågældende sving. De nye kurveradier bliver 400 meter. Vejen bliver forlagt over en strækning på 1 km.

Der er to vejtilslutninger på den pågældende strækning, der skal tilpasses vejens nye linjeføring.



Figur 30 Skitse. Udretning af kurver på Snarupvejen

#### Anlægsoverslag

Der er beregnet et anlægsoverslag for projektet på ca. 7,8 mio. kr. inkl. projektering og tilsyn samt arealekspropriation.



### 7.2.6 Gestelevvej

Strækningen er en vejklasse 2 fordelingsvej, der blandt andet forbinder Vejle, Allested, Heden og Vantinge med Ringe. ÅDT er på ca. 1.000 biler.

Der er identificeret to kurver med en horisontalradius under 400 meter på strækningen mellem Vantinge og Gestelev. Det vestligste af disse to har en radius på ca. 100 m, men er ikke medtaget som projekt, da en problematisk placering af vejen mellem to landejendomme vil gøre en udretning af denne kurve uforholdsmæssigt dyr. Den østlige kurve ligger fri af bebyggelse og har en radius på ca. 70 m.



Figur 31 Skarp kurve på Gestelevvej vest for Gestelev

#### Projekt

Projektet omfatter udretning af den østligste kurve på strækningen mellem Vantinge og Gestelev. Den nye kurveradius bliver 400 meter. Vejen bliver forlagt over en strækning på 250 meter. Der er en tilslutning af en grusvej i kurven. Denne skal forlænges og tilpasses vejens nye linjeføring.

Der er ingen fysiske forhindringer for forlægningen.



Figur 32 Skitse. Udjævning af kurve på Gestelevvej

### Anlægsoverslag

Der er beregnet et anlægsoverslag for projektet på ca. 2,3 mio. kr. inkl. projektering og tilsyn samt arealekspropriation.