

fekt på trafik- og erhvervsforholdene indgår ikke i prognoserne.

For trafikanterne vil vejanlægget medføre en betydelig tidsbesparelse. Køretiden mellem Odense og Svendborg reduceres med ca. 30 minutter ved spidsbelastning og med ca. 10 minutter uden for myldretiden.

#### 4. Trafiksikkerhed

Vejanlægget forventes at medføre en væsentlig trafikikkerhedsmæssig forbedring. I følge beregningerne vil der i gennemsnit pr. år spares 14 personskadeulykker på influensvejnettet i år 2010-trafikkniveau. Der er i beregningerne taget højde for de uheldsbesparelser, der forventes som følge af de trafikikkerhedsfremmende tiltag, som blev gennemført på den nuværende rute 9 i 1996-98. Antallet af ulykker nedbringes yderligere ved den trafiksanering og tilpasning af den eksisterende vej til den fremtidige situation, som er forudsat i projektet.

For at opnå en høj grad af trafikikkerhed anlægges motorvejen med midterrabat, nødspor, yderrabat, flade skråninger og afrundede grøfter. Der opsættes autoværn i midterrabatten og ved broer og større dæmninger. Der installeres udstyr til registrering af trafikmængder og hastigheder m.v. til brug for trafikinformation bl. a. ved katastrofesituationer.

Endvidere foretages løbende trafikikkerhedsrevision af projektet for at sikre, at vejanlægget bliver projekteret og anlagt så trafikikkert som muligt.

#### 5. Plan- og beskyttelsesforhold

Anlæg af den nye vej kræver dispensation fra gældende bestemmelser vedrørende bl.a. skove, vandløb, fortidsminder samt arealer, som er beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3 m.v.

Fyns Amt har meddelt, at man forventer at kunne give de til projektets gennemførelse nødvendige tilladelser i medfør af naturbeskyttelsesloven.

Den væsentligste konflikt i hovedforslaget er i skovområdet nord for Svendborg. For at friholde de store værdifulde skovområder på begge sider af den nuværende vej og undgå at føre vejen ud i det uforstyrrede og stærkt kuperede landskab øst for skoven føres den nye rute 9 tæt på den nuværende vejs forløb.

Vejanlægget vil her være i konflikt med beskyttede naturinteresser i henhold til nationale og internationale bestemmelser og desuden berøre mange ejendomme, som ligger langs østsiden af den nuværende hovedlandevej.

I og omkring skovområdet lever de i Danmark sjældne dyrearter hasselmusen og springfrøen, der

begge er omfattet af EF's habitatdirektiv (Rådets direktiv 92/43/EØF), som indeholder forbud mod ødelæggelse af dyrenes yngle- og rasteområder.

Hasselmusen, der er en lille gnaver af syvsoverfamilien, er tillige optaget på Skov- og Naturstyrelsens rødliste over beskyttelseskrævende dyrearter. I Danmark har hasselmusen et af sine vigtigste udbredelsesområder på Sydbyn med en koncentration i skovene nord for Svendborg.

Den nye vej vil blive placeret i korridoren mellem den nuværende vej og skovene øst herfor, således at hasselmusens yngle- og rasteområder i skovbrynene og i de tilstødende havearealer så vidt muligt ikke berøres.

Der etableres en bred faunaoverføring med beplantning over den nye vej, således at barrierevirkningen for bl.a. hasselmusene mindskes.

Springfrøen er som alle danske padder fredet og har sine yngle- og rasteområder i moser og vandhuller. Der vil generelt på hele strækningen Odense-Svendborg blive etableret erstatningsbiotoper for vandhuller, som fjernes, enten ved udgravning af nye vandhuller eller ved oprensning af eksisterende vandhuller, så disse igen kan blive levested for padderne.

Skov- og Naturstyrelsen har i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20 og »Bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg m.v. i det åbne land«, Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 571 af 25. juni 1992, meddelt principgodkendelse af hovedforslaget på en række vilkår, jf. nedenfor.

For strækningen i skovområdet nord for Svendborg har Skov- og Naturstyrelsen anført, at der som afværgeforanstaltning skal etableres en 50 m bred faunaoverføring over såvel den nye vej som den eksisterende vej.

I hovedforslaget er faunaoverføringen placeret, hvor motorvejen ligger i afgravning ca. 6 m under det omgivende terræn. Her føres motorvejens to kørebæner på en 25-50 m lang strækning i tunnelrør, som dækkes med jord, således at man får et sammenhængende terræn henover motorvejen (jf. illustrationen nederst side 33 i Vejdirektoratets rapport nr. 162: »Rute 9 Odense - Svendborg, Landskabsæstetisk vurdering og visualisering«).

Etablering af en 50 m bred faunaoverføring over såvel motorvejen som den eksisterende vej vil kræve en stor faunabro over den eksisterende vej og dæmning på begge sider af denne. Merudgiften hertil er anslået til 20-30 mio. kr. En alternativ nedgravning eller forlægning af vejen vil være problematisk i relation til bebyggelsen langs vejen og til trafikanterne på vejen.