

vene nord for Svendborg, og hvor mange ejendomme vil blive berørt af vejanlægget. Beboerne her anbefaler en linieføring øst om skovene, som er behandlet som alternativ i Vejdirektoratets rapporter.

En linieføring øst om skovene vil berøre færre ejendomme og mindske barrierevirkningen for mennesker og dyr i skovene langs den nuværende vej. Til gengæld vil et nyt og hidtil uforstyrret landskab blive forstyrret af et større vejanlæg, og forholdene for dyr og planter og oplevelsesværdien for mennesker langs det østlige skovbryn, som i dag er fri for tekniske anlæg, vil blive væsentligt forringet. Trafikstøjen vil kunne høres i et større område med mindre gårdsamfund, og vejen vil belaste de storslåede landskabsformer i det stærkt kuperede dødislandskab øst for skovene.

Flere borgere og foreninger, bl.a. Danmarks Naturfredningsforening, har anbefalet udbygning af den nuværende vej til fire spor som alternativ til at anlægge en ny vej. Dette forslag er også behandlet i Vejdirektoratets rapporter.

Da den nuværende vej flere steder har et utidssvarende tracé, vil det være nødvendigt at forlægge vejen på flere strækninger. En udvidelse af vejprofilen med en ny kørebane, midterrabat og cykelstier vil desuden medføre, at mange af de ejendomme, der ligger langs vejen og har adgang til denne, må eksproprieres eller adgangsbetjenes fra andre veje. Specielt vil udvidelse på strækningen fra Kværndrup til Svendborg være problematisk, hvorfor det her kan vise sig mere hensigtsmæssigt at forlægge vejen på en længere strækning.

Trafiksikkerheden på en 4-sporet vej med blandet trafik og med niveauekryds er også væsentligt lavere end på en motorvej. Etablering af rundkørsler kan forbedre sikkerheden, men nedsætter fremkommeligheden. For det undersøgte forslag til udbygning af den eksisterende vej, hvori indgår i alt 10 rundkørsler, er beregnet, at der kan spares 4 uheld med personskafe pr. år i år 2010 i forhold til en situation, hvor vejen ikke udbygges. For motorvejsforslaget er den tilsvarende besparelse 14 uheld. Anlægsudgifterne til udbygning af den nuværende vej er berøget til ca. 600 mio. kr.

Som alternativ eller som supplement til anlæg af en motorvej er der i forbindelse med VVM-analysen undersøgt de trafikale og miljømæssige konsekvenser ved modernisering af togtrafikken på Odense-Svendborg-banen.

Undersøgelsen viser, at en forbedring af togtrafikken på strækningen med hyppigere afgang og kortere rejsetider vil kunne overflytte ca. 1.200 personture pr.

døgn, men for trafikbelastningen på rute 9 vil det kun betyde 2-300 biler færre i årsdøgntrafik.

Alligevel viser undersøgelsen, at en forbedret togtrafik vil kunne tiltrække mange nye passagerer, bl.a. fra busser og på længere sigt som følge af ændrede rejsemål.

Undersøgelsen viser også, at hvis man anlægger en ny motorvej uden samtidig at forbedre togtrafikken, vil det give anledning til en overflytning af ca. 100 personture fra tog til bil.

Hvis man både anlægger en motorvej og samtidig forbedrer togtrafikken, vil det medføre en overflytning fra bil til tog på ca. 1.100 personture pr. årsdøgn, dvs. næsten samme overflytning, som hvis man kun forbedrede banen.

I 1998 besluttedes som led i udmøntning af pinsepakkens pulje til kollektiv trafik, at rejsetiden på Odense-Svendborg-banen skal søges reduceret med op til 40 pct., og at der skal være flere afgang.

8. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

De samlede udgifter til projektering, administration, arealerhvervelse og anlæg af rute 9, strækningen E 20 i Odense-Ring Nord i Svendborg, som motorvej i henhold til forslaget er anslået til 1.005 mio. kr. i prisniveau 1999, eksklusiv moms. Hertil kommer udgifter på ca. 15 mio. kr., som afholdes af Fyns Amt til udbygning af strækningen nord for E 20 til Ørbækvej i Odense.

Anlægsoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifterne til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd, idet projektets detaljerede linieføring, mængder m.v. først kendes præcist på et senere tidspunkt, ligesom konjunktur- og konkurrencesituationen på licitations-tidspunkterne er af væsentlig betydning for anlægsomkostningernes endelige størrelse.

Konkurrencen på markedet for vejbelægninger kan øges, såfremt man udbyder betonbelægninger som alternativ til asfalt. Anlægsoverslaget er baseret på asfalt, som er billigere i anlæg, men har en kortere levetid.

På baggrund af Vejdirektoratets vurdering af konjunkturudviklingen inden for anlægssektoren og af de fremtidige forhold er ved anvendelse af successiv kalkulation gennemført en usikkerhedsanalyse. Resultatet af denne er et anlægsoverslag på 1.005 mio. kr. med en tilknyttet usikkerhed, der indebærer, at der er 50 pct. sandsynlighed for, at udgiften bliver mindre end det anførte og tilsvarende 50 pct. sandsynlighed for, at udgiften bliver større. Endvidere viser usikker-