

Krydsningen af Skjern Å sker i begge tilfælde mellem jernbanebroen og den eksisterende hovedlande-vejsbro på en 165 m lang og 15 m bred dalbro med en frihøjde over dalbunden på 5-7 m.

Ved at forlænge omfartsvejen hen over Skjern Å færdiggøres gennem omfartsvejsbyggeriet en lidt længere strækning af en fremtidig udbygget rute 18. Anlægsudgifterne til omfartsvejen stiger samtidig væsentligt.

Med henblik på at billiggøre projektet har der været overvejet en alternativ løsning til den foreslåede løsning syd for Brande. Omfartsvejen tilsluttes her den eksisterende hovedlandevej lidt syd for Grarupvej i en rundkørsel sammen med forbindelsesvejen til Thyregodvej. Herved afkortes omfartsvejen med 1,5 km, og broen for overføring af forbindelsesvejen til Thyregodvej udsættes til en senere etape. Til gengæld må en del af forbindelsesvejen ombygges ved en senere udbygning af rute 18 mod syd.

### 2.11.1. Trafikale konsekvenser

De alternative løsninger nord og syd for Brande afstedkommer ikke væsentlige ændringer i trafikmønstret i og omkring Brande i forhold til projektforlaget.

### 2.11.2. Natur, landskab og fortidsminder

De alternative tilslutninger nord for Brande by indebærer, at omfartsvejen vil krydse Skjern Å mellem jernbanebroen og den nuværende hovedlande-vejsbro.

Ådalen er på denne strækning mere end 200 m bred og skarpt nedskåret i terrænet.

Ådalen tjener som regional spredningskorridor for dyrelivet og udgør et værdifuldt landskabsselement. For at reducere de landskabelige effekter og barriereeffekten af vejanlægget føres vejen over ådalen på en 165 m lang og 6-8 m høj dalbro med faunapassage på begge sider af åen.

Ved den alternative tilslutning syd for Brande vil rundkørslen syd for Grarupvej blive placeret tæt ved Grarup Bæk og tomten efter Grarup landsby.

### 2.11.3. Økonomi

Merudgiften ved at føre omfartsvejen over Skjern Å vil i forhold til den planlagte tilslutning syd for Skjern Å være ca. 30 mio. kr., hvis tilslutningen sker med en rundkørsel ved FASTERHOLTVEJ, og ca. 45 mio. kr., hvis vejen føres direkte ind i den nuværende rute 18 nord for FASTERHOLTVEJ med et fuldt tilslutningsanlæg til denne. Prisen for selve broen over Skjern Å er ca. 25 mio. kr.

Besparselsen ved den alternative tilslutning af omfartsvejen syd for Brande i en rundkørsel vil være på 13 mio. kr.

### 3. Projektering af Odense-Svendborg (rute 9)

Hovedlandevejen mellem Odense og Svendborg indgår som en del af rute 9, der fører til færgeruten mellem Spodsbjerg og Tårs.

Ved den politiske aftale i 1986 om den faste forbindelse over Storebælt blev man enige om, at færgeforbindelsen mellem Fyn (Langeland) og Lolland skulle bevares, også efter at den faste forbindelse over Storebælt er etableret, og at udbygningen af vejforbindelserne til denne skulle prioriteres højt.

En redegørelse for behov og muligheder for en højklasset vejforbindelse på rute 9 findes i rapporten: »Sydøst-ruten, Rute 9 Odense-Maribo«, Vejdirektoratet april 1992.

Strækningen mellem Odense og Svendborg er den delstrækning af rute 9, der har de største trafikale problemer. Trafikken mellem Odense og Svendborg varierer mellem 9.200 og 13.800 biler i døgnet (1994).

Bortset fra en 7 km lang strækning ved Ringe og strækningen gennem Svendborg, der begge er 4-sporede, er vejen 2-sporet med en del skarpe sving og ringe mulighed for overhaling.

Etablering af den faste forbindelse over Storebælt vil kun have en meget lille betydning for trafikmængderne mellem Odense og Svendborg. Trafikken over færgeruten Spodsbjerg-Tårs er ca. 850 biler i døgnet (1994).

Fyns Amt og de kommuner, der direkte berøres af rute 9 (Odense, Årslev, Ringe, Ryslinge, Egebjerg, Svendborg og Rudkøbing), samt de tre tilgrænsende kommuner (Gudme, Tranekær og Sydlangeland) har i en fællesudtalelse om strækningen Odense-Svendborg udtalt, at de ønsker strækningen udbygget til 4-sporet motorvej hurtigst muligt, eventuelt med delstrækningen Odense-Ringe som 1. etape.

Anlægsprisen for en motorvej mellem Odense og Svendborg kan med udgangspunkt i de hidtil gennemførte planlægningsundersøgelser skønnes til ca. 590 mio. kr. i 1996-prisniveau, inklusive projektering, tilsyn og administration.

Udbygningen af strækningen til motorvej/motor- trafikvej vil kunne ske med udgangspunkt i den nuværende motorvejstilslutning af rute 9 sydøst for Odense.

På den nordligste strækning kan en del af den nuværende 2-sporede, facadeløse strækning øst om Højby udnyttes. Herfra må vejen føres i nyt tracé vest for den nuværende hovedlandevej ved Årslev og øst for denne mellem Årslev og Ringe.