

den-Ebeltoft. Fra Grenaa er der endvidere færgeforbindelse til Sverige.

Hovedlandevejens forløb gennem Assentoft by (Grenaavej) har karakter af bygade med mange overkørsler og vejtilslutninger. Den gennemkørende trafik med mange tunge køretøjer gennem byen giver en uønsket stor miljøbelastning, der kun kan afhjælpes ved en væsentlig reduktion af trafikbelastningen gennem byen.

Årsdøgntrafikken var i 1992 ca. 13.700 biler på strækningen gennem Assentoft, heraf var ca. 1.250 lastbiler over 6 t.

3.3. Projektets udformning

3.3.1. Tværprofil

Omfartsvejen anlægges som en facadeløs 2-sporet vej med 8,0 m bred kørebane og 3,5 m brede rabatter, ialt 15 m kronebredde, således at den er forberedt for udbygning til motortrafikvej i 2. etape.

På den østligste og vestligste strækning anlægges vejen med 8,0 m bred kørebane og 2,5 m brede rabatter, ialt 13 m kronebredde. Hertil kommer cykelsti ved den vestlige tilslutning mod Assentoft.

Motortrafikvejen Assentoft - Sdr. Borup (2. etape) anlægges som en 2-sporet motortrafikvej med 8,0 m bred kørebane og 2,5 m brede nødspor samt 1,0 m brede yderrabatter, ialt 15 m kronebredde.

3.3.2. Linieføring

Omfartsvejen forløber fra hovedlandevej 415 mellem Over Romalt og Assentoft, syd om Assentoft til hovedlandevej 415 øst for Drastrup, idet den skærer hovedlandevej 414, Drastrup-Følle, lidt syd for den nuværende tilslutning til hovedlandevej 415.

Motortrafikvejen forløber fra omfartsvejen syd for Assentoft i sydvestlig retning til Den Jyske Motorvej, hovedlandevej 70, ved Sdr. Borup.

3.3.3. Tilslutninger

Øst for Assentoft tilsluttes hovedlandevej 414, Drastrup-Følle, og den nuværende hovedlandevej 415 mod Assentoft.

Vest for Assentoft tilsluttes den nuværende hovedlandevej 415 mod Assentoft.

Ved udbygning til motortrafikvej (2. etape) tilsluttes omfartsvejstrækningen vest for Assentoft motortrafikvejen syd for Assentoft og fungerer herefter som forbindelsesvej mod Randers.

Endvidere etableres i 2. etape en tilslutning syd for Assentoft til kommunevejen Stampenvej og en planlagt ny kommunevej nord for motortrafikvejen.

Motortrafikvejen tilsluttes Den Jyske Motorvej i tilslutningsanlægget ved Sdr. Borup, hvorfra der er

forbindelse til det lokale vejnet. Motorvejen er på denne strækning under anlæg og vil blive åbnet for trafik i juni 1994.

3.3.4. Cykelstier

Vest for Assentoft anlægges cykelstier og niveaufri krydsning af omfartsvejen/forbindelsesvejen ved hovedlandevej 415's tilslutning mod Assentoft.

Vejanlægget friholdes i øvrigt for cykeltrafik med undtagelse af en kort strækning øst for hovedlandevej 414.

3.4. Trafikale og miljømæssige konsekvenser

Der er beregnet trafikale og miljømæssige effekter af det samlede vejanlæg, dvs. efter etableringen af motortrafikvejen Assentoft - Sdr. Borup. Det er i trafikberegningerne forudsat, at den faste vejforbindelse over Storebælt er åbnet, og at færgefarten over Kattegat er sammenlagt i Ebeltoft.

Årsdøgntrafikken (i 1996-trafikniveau) forventes at blive 9.600 biler på strækningen syd for Assentoft og 5.100 biler på strækningen mellem Assentoft og Den Jyske Motorvej. På forbindelsesvejen vest for Assentoft forventes en årsdøgntrafik på 4.500 biler.

Den nuværende hovedlandevej gennem Assentoft aflastes for ca. 9.000 biler svarende til ca. 65% mindre trafik, mens strækningen mellem Assentoft og Randers aflastes for 4.500 biler svarende til ca. 45% mindre trafik.

I 1. etape forventes en årsdøgntrafik på omfartsvejen på ca. 9.000 biler (i 1996-trafikniveau) og en tilsvarende aflastning i Assentoft.

Det nye vejanlæg vil mindske bilisternes køretid med 66.000 timer om året, mens antallet af kørte km vil stige med 565.000 km årligt.

Antallet af uheld med personskade forventes at falde med 1,7 uheld om året.

I Assentoft reduceres støj- og luftforureningen væsentligt, og oplevet barriere og risiko langs vejen gennem Assentoft reduceres også væsentligt.

I området omkring Assentoft og hovedlandevejen syd om Randers vil der ske en mindre stigning i emissionen af NO_x på 6 t pr. år og af partikler på 0,2 t pr. år, mens HC-emissionen falder med 1 t pr. år.

Regionalt vil projektet ikke medføre ændringer i luftforureningen og CO₂-emissionen.

3.5. Konsekvenser for landskab og natur

Vejanlægget forløber generelt gennem et storbakket, lavtliggende landskab med nogle få miljøfølsomme passager.

Arealer, der berøres af projektet, er i dag udlagt til almindelig jordbrugsformål med undtagelse af et