

område syd og vest for Assentoft, der er udlagt til råstofindvinding. Dette område er i Århus Amts regionplan 1993 tilpasset omfartsvejen.

De væsentligste natur- og landskabsinteresser knytter sig til passagerne af Brusgårdsdalen med Brusgård Møllebæk og Gunnerup Mose på strækningen mellem Assentoft og Sdr. Borup (etape 2).

Placeringen af vejanlægget er sket under hensyn til områdets naturværdier, og det foreliggende forslag griber væsentligt mindre ind i områdets naturværdier end tidligere skitserede forslag. Der er dog ved valget af linieføringen foretaget en afvejning af tekniske og miljømæssige aspekter, hvorved ikke alle miljöhensyn har kunnet tilgodeses.

Vejanlægget er umiddelbart øst for Den Jyske Motorvej placeret i god afstand fra en sidedal til Brusgård Møllebæk.

Videre mod øst er vejen forudsat ført over Brusgård Møllebæk på en 150 meter lang dalbro, dels for at imødekomme hensynet til den visuelle sammenhæng i dalens længderetning, dels for at bevare gode muligheder for spredning af flora og fauna. Muligheden for en fremtidig restaurering af Brusgård Møllebæk afhænger af broens endelige placering.

Øst for skæringen med Clausholmvej passerer vejen tæt syd om mosepartiet Nørreå og nord om Gunnerup Mose.

Skov- og Naturstyrelsen har i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20 m.v. meddelt sin principgodkendelse af projektet. For så vidt angår etape 2 stilles følgende vilkår:

- 1) At der udføres en 150 m lang bro over Brusgård Møllebæk med en dæmning på vestsiden.
- 2) At der ved underføringen af Gunnerup Mosevej på begge sider af vejen udføres faunapassager.

Den nærmere placering af dalbroen ved Brusgård Møllebæk i dalprofilet vil ske efter nøjere vurdering og afvejning af natur- og landskabsforhold på stedet og efter forhandling med Skov- og Naturstyrelsen.

3.6. Kulturhistorie og fortidsminder

I den sydlige del af Assentoft er halvdelen af den oprindelige landsby bevaret med mindre jordlodder op til gårdene. Vejanlægget vil gribe ind i denne landsbystruktur og udviske nogle af de kulturhistoriske træk i landskabet sydøst for Assentoft.

Sydøst for Assentoft gennemskæres nogle beskyttede jorddiger og tre levende hegn, der vidner om en dobbeltudskiftning af jorderne omkring landsbyen.

Projektet berører ingen fredede fortidsminder. I området syd for Assentoft ligger en række overpløjede gravhøje, hvoraf én endnu fremstår markant i landskabet. Denne vil blive søgt friholdt af projektet, mens de overpløjede gravhøje berøres.

3.7. Overfladevand og grundvand

I vejprojektet tages hensyn til vandindvindingsinteresser langs vejlinien og åløb i området. Afledning af vejvand sker til regnvandsbassiner, hvor der sker bundfældning, især af tungmetaller. Regnvandsbassinerne forsynes med olieudskillere, der reducerer mængden af olieforbindelser og forhindrer forurening ved olie/kemikalieudslip ved tankvognsuheld.

3.8. Ressourceforbrug ved anlæg

Forbruget af grusmaterialer til omfartsvejen syd om Assentoft (1. etape) vil være ca. 57.000 m³ og forbruget af asfalt til vejens belægning ca. 27.000 t.

Ressourceforbruget til 2. etape vil være ca. 70.000 m³ grus og ca. 35.000 t asfalt.

3.9. Økonomi, anlægsprogram og beskæftigelse

Anlægsomkostningerne for omfartsvejen syd om Assentoft (1. etape) udgør ca. 40 mio. kr. (prisniveau 1994 eksklusive moms, men inklusive projektering og administration).

Udgifterne påregnes at fordele sig således:

1994	4 mio.kr.
1995	20 mio.kr.
1996	12 mio.kr.
1997	4 mio.kr.

Den direkte og indirekte beskæftigelseeffekt ved anlæg af omfartsvejen er anslået til ca. 100 mandår.

Udgifterne til 2. etape er anslået til 86 mio. kr.

4. Anlæg af omfartsvej ved Faaborg (Bilag 3)

4.1. Beskrivelse af vejanlægget

Projektet omfatter en 2,5 km lang omfartsvej øst om Faaborg og tilslutningsveje til byen samt cykelstier.

4.2. Nuværende vejforhold

De nuværende hovedlandeveje 213 og 215 gennem Faaborg er af ringe standard vejteknisk såvel som med hensyn til trafikafvikling. Der er randbebyggelse på hele strækningen, og langs havneområdet findes flere tilkørsler til industrivirksomheder og opmarchområder til færger og sporanlæg. Vejen fungerer her endvidere som fordelingsvej til centrum. Alle disse forhold giver i forening et stort antal krydsende og svingende trafikanter.

Vejens tracé er af ringe standard, især på grund af en linieføring med små kurveradier, og der er ialt ca. 25 kryds på strækningen.

Årsdøgntrafikken var i 1992 ca. 8.300 biler på strækningen langs havnen. Heraf ca. 750 lastbiler over 6 t.