

fremt der ikke indregnes en forbedring af bilernes benzinøkonomi.

#### 4.2 Natur, landskab og fortidsminder

Vejen forløber gennem et varieret terræn, der er domineret af en sandet moræneflade. Området gennemskæres af en række ådale, af hvilke Alsted Mølleådal af Vejle Amt er karakteriseret som et særligt værdifuldt landskabsэлемент. Vejen er her flyttet mod nord i forhold til den tidligere linie. Den passerer ådalen på en 150 m lang dalbro, hvorved det landskabelige helhedsindtryk forstyrres mindst muligt, og der sikres faunapassage på langs i ådalen. Vest for Alsted Mølleådal placeres vejen på nordskrænten af en øst-vestgående dal, hvorved oplevelsen af dalprofilen bevares bedst muligt.

Øst for Ris fører linieføringen gennem en større plantage i Ris Mark med forholdsvis stor biologisk rigdom. Der er nord, syd og øst for området udlagt skovrejsningsområder. Hvis der etableres skov på disse arealer, vil området komme til at fungere som en vigtig spredningsvej for dyr og planter til naturområdet ved Tinnest Krat. Vejanlægget vil øge den barrierevirkning, som den nuværende hovedlandevej 344 i dag foranlediger.

Ved vejens krydsning af Givskud Bæk etableres en faunapassage for at sikre mulighederne for udviklingen af en spredningskorridor langs bækken.

Vest for Hærvejen findes en Øst-vestgående dalstrækning præget af enge og kær og et rigt varieret planteliv. Linieføringen er her tilpasset, så kun den vestlige del af dalen berøres.

Linieføringen er endvidere tilpasset ved Mindstrup, således at Mindstrup Bæk-dalen friholdes. Der er her mulighed for, ved et naturgenopretningsprojekt, at genskabe tidligere tiders vådbundsområder. Med den ændrede linieføring forsvinder et mindre, næringsrigt vandhul. Det vil blive erstattet af en tilsvarende biotop.

Ådalene ved Mindstrup og Alsted Skov rummer en særdeles værdifuld natur med skove, våde og tørre enge samt vandløb. Skovene udgør en økologisk helhed, og selve ådalen fungerer som en vigtig spredningsvej. Etablering af en dalbro vil bevirke, at ådalenes funktion som spredningsvej og områdets økologiske helhed bevares. Under detailprojekteringen vil linieføringen blive nøje vurderet for at sikre den mest skånsomme krydsning af dette naturområde.

Ved Ølholm føres vejen på dæmning og bro over landevej 348. Dæmningen vil være et dominerende landskabeligt элемент, der bryder grænsen mellem det

småbakkede morænelandskab mod syd og det flade kærlandskab mod nord.

#### 4.3 Overfladevand og grundvand

Vand, der strømmer af fra vejen, vil blive ledt til regnvandsbassiner og herfra videre til bække og åer i området. For at udjævne afstrømningen og nedbringe mængden af skadelige stoffer inden vejvandet uledes til vandløbene, ledes vandet gennem regnvandsbassiner med vandplanter. Bassinerne forsynes med olieudskillere og lukkemekanismer, således at eventuelle spild i forbindelse med uheld vil kunne opsamles. Under anlægsarbejdet etableres midlertidige regnvandsbassiner, hvor jordpartikler kan bundfælde før vandet ledes ud til nærmeste vandløb eller sø.

De områder langs vejen, hvorfra der indvindes drikkevand, er alle velbeskyttede mod nedsivning, men for at sikre hensynet til grundvandsbeskyttelse bedst muligt vil afvandingssystemet for vejen blive konstrueret, så risiko for nedsivning minimeres.

#### 4.4 Ressourceforbrug

Det samlede forbrug af grusmaterialer til vejens opbygning vil være ca. 250.000 m<sup>3</sup> og forbruget af asfalt ca. 80.000 tons.

#### 5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Udbygning af rute 18 Holstebro-Herning-Vejle som en højklasset vejforbindelse, herunder anlæg af strækningen Ris-Ølholm, skønnes at bidrage til en positiv erhvervsøkonomisk udvikling.

Selve anlægsarbejdet skønnes at medføre en direkte og indirekte beskæftigelse på omkring 500 mandår.

Forslaget har ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### 6. Forholdet til EU-retten

De miljøundersøgelser, der er gennemført, opfylder kravene i Rådets direktiv nr. 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet og som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997.

Der henvises til punkt 1 ovenfor.

#### 7. Høring over lovforslaget

Lovforslaget er sendt til høring hos:

Vejle Amt, Give Kommune, Jelling Kommune, Tørring-Uldum Kommune og Vejle Kommune.

Høringssvarene vil blive fremsendt til trafikudvalget, når de foreligger.