

ge mulighederne for placering af vejanlægget. Ud fra de bindinger, som disse ikkevejtekniske forhold giver, skitseres vejlinjer, som opfylder vejtekniske krav til bl.a. oversigtsforhold for den aktuelle vejklasse.

Der er ved udvælgelsen af vejlinjer tale om at tage et samlet hensyn, idet det er helheden, både teknik og hensyn til omgivelserne, der afvejes.

Arbejdet med Assentoft-Sdr. Borup-projektet, som indgår i lovforslaget, følger EF-direktivet vedrørende vurdering af virkning på miljøet (VVM).

Spørgsmål 15:

På hvilket tidspunkt i arbejdet inddrages hensynet til eksisterende beboelse, og hvilke hensyn lægges der i den sammenhæng vægt på?

Svar:

Hensynet til eksisterende beboelse inddrages fra starten i arbejdet. Når de første overvejelser om mulighederne for placering af vejlinjen sker, overvejes forholdet til eksisterende beboelse og ejendomme.

De hensyn til beboelse, der lægges vægt på, er, at vejlinjen søges placeret således, at afstanden til beboelse gøres så stor som mulig under skyldig hensyntagen til øvrige bindinger, og at mulighederne for at mindske generne for beboelsen overvejes bl.a. med hensyn til, om vejen kommer til at ligge i afgravning, eller om der kan etableres støjafskærmning. Det overvejes også, om muligheden for fortsat vejadgang til offentlig vej er til stede.

Spørgsmål 16:

På hvilket tidspunkt i arbejdet med linjeføringen inddrages landskabelige og miljømæssige hensyn?

Svar:

Landskabelige og miljømæssige hensyn inddrages fra første færd i arbejdet med linjeføringen.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål nr. 14.

Spørgsmål 17:

Vil vedtagelsen af anlægsloven for omfarts-

vejen syd om Assentoft være bestemmende for valg af linjeføring på etape 2-strækningen Assentoft-Sdr. Borup?

Svar:

Vedtagelsen af det foreliggende forslag til anlægslov for omfartsvejen syd om Assentoft begrænser ikke mulighederne for placering af linjeføringen for 2. etape til Sdr. Borup i forhold til alternative linjeføringer som nævnt i rapporten »Motortrafikvej Assentoft-Sdr. Borup, VVM-redegørelse, sammenfattende rapport«, Vejdirektoratet 1994. Det er de alternative linjeføringers vejtekniske og miljømæssige kvalitet, som er afgørende.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmålene nr. 13 og 14.

Spørgsmål 18:

Linjeføringen på den del, der alene omfatter af projekteringsbemyndigelse, er beskrevet yderst kortfattet i bemærkningerne under punkt 3.2. Er det et udtryk for, at linjeføringen med projekteringsloven ikke er lagt fast, og at dette først sker i forbindelse med fremsættelsen af den egentlige anlægslov?

Svar:

Linjen for del af projektet (etape 2), der alene er omfattet af projekteringsbemyndigelse, fastlægger en vejkorridor med udgangspunkt i den på lovforslagets bilag 2 viste linie.

Projekteringsbemyndigelsen omfatter derfor ikke umiddelbart projektering af eventuelle alternative linjeføringer, som er undersøgt af Vejdirektoratet (jf. »VVM-vurdering, sammenfattende rapport«, Vejdirektoratet 1994). Dette hindrer naturligvis ikke, at Folketinget ved en anlægslov kan vælge en anden linjeføring senere.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål nr. 13.

Spørgsmål 19:

Hvordan er det muligt at beregne trafikale og miljømæssige effekter af det samlede vejanlæg (etape 1 og etape 2), når linjeføringen for etape 2 er uafklaret?

Svar:

I de beregnede trafik- og miljøeffekter, der