

Forslag

til

Lov om visse hovedlandevejstrækninger.

Fremsat den 3. februar 1976 af *ministeren for offentlige arbejder.*

§ 1. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at lade følgende hovedlandevejstrækninger anlægge som motorveje med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet:

- 1) En hovedlandevej i forlængelse af Køge Bugt motorvejen fra Ringvej B 3 til sammenløb mod Motorringvejen.
- 2) En hovedlandevej fra sammenløbet af Motorringvejen og Køge Bugt motorvejen, over Avedøre Holme og Kalveboderne til forbindelse med den eksisterende motorvej (Lufthavnsvej) på Amager.
- 3) En hovedlandevej fra et punkt på Sønderjyllands amts landevej 555, Bodum-Rødekro, vest for Rise Hjarup, i en linie vest for den nuværende hovedlandevej 306 (A 10) til et punkt på Sønderjyllands amts landevej 510, Haderslev-Løgumkloster, umiddelbart vest for Skovby.
- 4) En hovedlandevej i forlængelse af den anlagte del af Sydmotorvejen fra hovedlandevej 152, Næstved-Rønnede, mod syd i en linie vest for den eksisterende hovedlandevej 115 (A 2), Køge-Vordingborg, til Ambjerg, hvor linien skærer den eksisterende hovedlandevej, videre forbi Ørslev og på højbro over Sjølandsrenden og Kalvestrømmen til Farø, videre over Storstrømmen (Sortsø Gåb) på højbro til Farnæs Skov på Falsters nordkyst, syd om Nørre Alslev og på en højbro over Guldborgsund ved Hjelms Nakke til Lolland, hvor vejen tilsluttes den nuværende motorvej ved Saksøbing.

§ 2. Ministeren bemyndiges til som hovedlandevej at lade anlægge en vejbro over Alssund nord om Sønderborg med tilsluttende vejanlæg på Jyllandssiden til forbindelse med den nuværende hovedlandevej 316 (A 8), Kruså-Sønderborg, syd for Bøffelkobbøl Skov, og på Alssiden til forbindelse med hovedlandevej 315 (A 8), Sønderborg-Fynshav, øst for Madeskov.

§ 3. Ministeren bemyndiges til at nedlægge følgende vejstrækninger som hovedlandeveje i forbindelse med gennemførelsen af de i § 1 og § 2 nævnte anlæg.

- 1) Hovedlandevej 306 (A 10), Haderslev-Åbenrå, for så vidt angår strækningen fra skæringspunktet med landevej 510 syd for Haderslev til Åbenrå.
- 2) Den ved lov nr. 230 af 23. maj 1973 som hovedlandevej optagne strækning af landevej 555 mellem Bodum og motorvejsstrækningen vest for Rise Hjarup.
- 3) Hovedlandevej 315 (A 8), Sønderborg-Fynshavn, for så vidt angår strækningen fra Perlegade i Sønderborg til endepunktet for den i § 2, omhandlede hovedlandevej ved Madeskov.
- 4) Hovedlandevej 316 (A 8), Kruså-Sønderborg, for så vidt angår strækningen fra begyndelsepunktet for den i § 2 omhandlede hovedlandevej ved Bøffelkobbøl Skov, over Chr. X's bro til Perlegade i Sønderborg.
- 5) Hovedlandevej 319, Åbenrå-Sønderborg, for så vidt angår strækningen fra skæringspunktet med den i § 2 omhandlede hovedlandevej til hovedlandevej 316.

- 6) Hovedlandevej 115, Køge-Vordingborg-Majbølle, på strækningen mellem Rønnede og Majbølle.
- 7) Hovedlandevej 152, Næstved-Rønnede, mellem motorvejen og hovedlandevej 115.
- 8) Hovedlandevej 153, Vester Egesborg-Præstø, mellem Bårse og Præstø.
- 9) Hovedlandevej 154, Præstø-Kalvehave.
- 10) Hovedlandevej 127, Næstved-Vordingborg, mellem Vester Egesborg og Vordingborg.
- 11) Hovedlandevej 156, Vordingborg-Kalvehave, mellem Vordingborg og Vintersbølle.
- 12) Hovedlandevej 130, Nykøbing F.-Storstrømmen, mellem Ønslev og Storstrømmen.

§ 4. Ministeren bemyndiges til at optage følgende vejstrækninger som hovedlandeveje:

- 1) Sønderjyllands amts landevej 510, Haderslev-Løgumkloster, for så vidt angår strækningen fra skæringspunktet med hovedlandevej 306 (A10) syd for Haderslev til det i § 1, nr. 3, omhandlede punkt vest for Skovby.
- 2) Storstrøms amts landevej 502, Øster Kippinge-Nørre Alslev.
- 3) Storstrøms amts landevej 503, for så vidt angår strækningen fra Nørre Alslev til motorvejen.

§ 5. Bemyndigelsen i § 2, nr. 1, i lov nr. 313 af 9. juni 1971 om visse hovedlandeveisstrækninger til projektering og sikring af en hovedlandeveisstrækning, udbygget som motorvej, fra Kalvebodløb, syd om Tømmerup, nord om Store Magleby og Dragør til Amagers østkyst, ophæves.

Bemærkninger til lovforslaget.

I henhold til § 14, stk. 1, i lov om offentlige veje, jfr. lovbekendtgørelse nr. 585 af 20. november 1975, bestemmes det ved særlig lov, hvilke offentlige veje der skal være hovedlandeveje, og hvilke nye hovedlandeveje der skal anlægges. Nedlæggelse af offentlige veje som hovedlandeveje sker ligeledes ved lov.

Ved nærværende lovforslag fremsættes forslag om anlæg af motorveje, der på længere sigt samlet vil kunne betyde udgifter på i alt omkring 1840 mill. kr. inklusive moms, heraf de 1360 mill. kr. i første omgang. Ved forslaget fremsættes endvidere forslag om hovedlandevejsanlæg, der vil betyde en udgift på 136 mill. kr.

Det bemærkes herved, at der udover disse udgifter tillige i den kommende 15-års periode skal afholdes udgifter til en lang række igangværende lovanlæg og til allerede vedtagne, som ikke er igangsat endnu. Hertil kommer så en række nye lovanlæg, som også bør gennemføres i denne periode. For motorvejenes vedkommende vil et anlæg af en fast forbindelse over Store Bælt forudsætte, at motorvejene over Sjælland og Fyn og mellem Grænsen og Århus er færdiggjort senest samtidig med den faste forbindelse.

Endelig må nævnes den lange række af almindelige mindre hovedlandevejsarbejder, der skal ud-

føres inden for rammebevillingen, og hvortil der ikke kræves særlig lov.

Som fremhævet i den trafikpolitiske redegørelse i folketinget den 29. oktober 1975 ligger investeringerne ifølge vejdirektoratets vejplanskitse fra foråret 1975 på et væsentligt højere niveau end det ved finanslovsforslaget forudsatte niveau, men det vil ikke være realistisk at forvente bevillingerne forhøjet til det tidligere niveau.

Det er derfor nødvendigt at foretage en nyvurdering af de normer om serviceniveau m. v., der hidtil har været lagt til grund, og herunder overveje mulighederne for at etablere dele af det forudsatte motorvejsnet som brede 2-sporede veje eller ved udbygning af dele af det eksisterende vejnet.

Dette lettes af den nu forventede trafikale udvikling med en væsentlig mindre stigning i personbiltrafikken end tidligere påregnet og har bl. a. givet til resultat, at man mener i en overskuelig årrække at kunne begrænse motorvejsudbygningen i Jylland til strækningen mellem grænsen og Århus.

I nærværende lovforslag har det endvidere givet sig udslag i forslag om, at visse af motorvejsstrækningerne i hvert fald i første omgang etableres som 2-sporede veje med særligt brede kørespor, således at overhaling vil være mulig og forsvarlig,

selv om der er modkørende trafik – i nærværende lovforslag benævnt »brede 2-sporede veje«.

I. Forlængelse af Køge Bugt motorvejen fra Ringvej B3 til sammenløb med Motorringvejen samt videreførelse herfra som motorvej over Avedøre Holme til den eksisterende motorvej (Lufthavnsvej) på Amager, jfr. forslaget § 1, nr. 1 og 2 (bilag 1).

Projekteringen af denne motorvejsstrækning er udført i henhold til lov nr. 313 af 9. juni 1971.

Det foreslåede anlæg etablerer forbindelse fra Køge Bugt motorvejen til Motorringvejen og fuldender anlægget af Motorringvejen nord, vest og syd om København.

Endvidere etableres motorvejsforbindelse fra Helsingør-, Farum-, Holbæk- og Køge Bugt motorvejene til Amager med Kastrup Lufthavn.

Derved tilvejebringes en ny fast forbindelse til Amager, hvorved opnås en aflastning af de eksisterende broforbindelser over havnen, især Sjællandsbroforbindelsen, samt af de hårdt trafikbelastede byområder i Sydvestegnen (Folehaven, Ellebjergvej, P. Knudsens Gade og Borgmester Christiansens Gade).

Projektet omfatter anlæg af en 16 km lang motorvejsstrækning fra Køge Bugt motorvejen til den eksisterende motorvej (Lufthavnsvej) på Amager.

Vejen forudsættes anlagt med 4 spor, idet anlægget er udformet således, herunder med forberedelse til 6 spor, at den i givet fald kan indgå som en del af den i »Overenskomst af 8. juni 1973 mellem Danmark og Sverige om faste forbindelser over Øresund« beskrevne motorvejsforbindelse i fortsættelse af KM-linien.

Såfremt Københavns kommune af hensyn til trafikken mellem Amager og Byen samt for at opnå en yderligere aflastning af Folehaven m. m. ønsker at anlægge en vejindføring fra motorvejen ad en klapbro over Kalvebodløbet gennem Sydhavnen ind til Byen, vil dette betyde, at motorvejsstrækningen fra Motorringvejen til tilslutningsanlægget for en sådan vejforbindelse må være 6-sporet. Merudgiften ved en sådan 6-sporet udførelse vil andrage omkring 25 mill. kr.

Københavns kommune forudsætter, at udgiften til broen over Kalvebodløbet afholdes af motorvejsanlægget. Man finder imidlertid ikke, at der ville være grundlag herfor.

Motorvejsanlæggets linieføring er – med undtagelse af strækningen gennem Kalveboderne – i nøje overensstemmelse med den i projekteringsloven angivne linieføring.

En undersøgelse af linieføringen gennem Kalveboderne har vist, at linien hensigtsmæssigt kan forskydes mod øst, således at en opdeling af Kalveboderne i to adskilte vandarealer undgås. For ikke at foregribe den endelige stillingtagen til spørgsmålet om en kommende byudvikling på det inddæmmede område på Amager er linien ved passagen af Kalveboderne lagt uden for det nu inddæmmede areal. Den endelige linieføring på denne strækning vil blive fastlagt som et led i detailprojekteringen.

Forbindelsen over den sydlige del af Kalveboderne (Sorterende) er forudsat udformet som et broanlæg.

For det i projekteringsloven skitserede vejsystem er der af vejdirektoratet i samarbejde med Københavns kommune og Københavns amtskommune gennemført en »Prioriteringsundersøgelse for motorveje i Københavns Sydvestegn«.

Denne undersøgelse viser, at en videreføring af Køge Bugt motorvejen (E 4) i en sydlig linie over Avedøre Holme og Kalveboderne må foretrækkes fremfor den i projekteringslov nr. 261 af 4. juni 1970 omhandlede videreførelse af Holbækmotorvejen (Vestmotorvejens nordlige gren).

Der forudsættes anlagt tilslutnings- og forbindelsesanlæg som følger:

1. Et halvt, østvendt tilslutningsanlæg ved motorvejens skæring med Ringvej B3.
2. Et forbindelsesanlæg ved sammenløbet med Motorringvejen. Dennes sydligste strækning fra Holbækmotorvejen til sammenløbet, for hvilken der allerede er vedtaget anlægslov (lov nr. 166 af 27. maj 1964), forudsættes udført samtidig med nærværende motorvejsanlæg.
3. Et fuldt tilslutningsanlæg ved motorvejens skæring med Gl. Køge Landevej.
4. Et fuldt tilslutningsanlæg ved skæring med Avedøre Havnevejs forlængelse (til Avedøre Holme).
5. Et halvt, vestvendt tilslutningsanlæg ved Englandsvej.

Det bemærkes, at det ved den videre projektering vil kunne vise sig hensigtsmæssigt at ændre tilslutningsanlæggenes placering.

Projektet er med 6 spor på strækningen fra Motorringvejen til den oven for omtalte vejindføring i januar 1974 sendt til udtalelse hos Københavns amtsråd, de berørte kommuner, København, Brøndby, Glostrup, Hvidovre, Tårnby og Vallensbæk, samt miljøministeriet, statens naturfrednings- og landskabskonsulent, statens kommitterede i byplansager, rigsantikvaren, fredningsplanudvalget for Københavns amt og Københavns Havnevesen.

Projektet har kunnet tiltrædes uden bemærkninger fra Glostrup kommune og Vallensbæk kommune samt rigsantikvaren. Københavns amtskommune samt Brøndby, Hvidovre og Tårnby kommuner har i det store og hele tilsluttet sig projektet, men har dog bemærkninger vedrørende projektets detaljer, herunder ønske om yderligere tilslutningsanlæg, ændringer af længdeprofilen, etablering af støjafskærmning og lignende. I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive taget stilling til disse spørgsmål. For så vidt angår støjafskærmningen er der allerede i overslaget medtaget udgift til støjvolde. Hvidovre kommune ønsker herudover, at motorvejen føres i tunnel under Sorterenden. Da meromkostningerne hertil imidlertid er anslået til et beløb af størrelsesordenen 100 mill. kr., har man ikke fundet grundlag for at imødekomme dette ønske.

Københavns kommune har tiltrådt projektet med det forbehold, at der samtidig med anlægget af motorvejen udføres anlægsforanstaltninger til løsningen af de støjproblemer og andre gener, som den midlertidige indføring af Holbækmotorvejen giver i Foléhaven m. v. Som senest nævnt i bilaget til den trafikpolitiske redegørelse må statens vejforpligtelser i København efter ikrafttrædelsen af den nye vejlov i 1972 imidlertid være udtømt med anlægget af det nu foreslåede motorvejsanlæg. Dette betyder, at når nogle af Københavns kommunes ønskede forhandlinger vedrørende kommunens overordnede vejnet har fundet sted, vil forslag om ophævelse af projekteringsbemyndigelsen (lov nr. 261 af 4. juni 1970, § 2, nr. 2) for Holbækmotorvejens videreførelse blive fremsat.

Endvidere ønsker Københavns kommune, at der samtidig med motorvejsanlæggets udførelse etableres et mindst 100 m bredt rekreativt areal mellem motorvejen og Kalvebodernes. Spørgsmålet vil blive nærmere forhandlet med Københavns kommune. Endelig har kommunen fremsat ønske om, at et eventuelt øst-vestgående jernbaneanlæg over Amager, såfremt dette anlæg fremføres i terræn, bør placeres i umiddelbar tilslutning til motorvejen.

Københavns Havnevesen har tiltrådt projektet med det forbehold, at sejlrenden, der skal flyttes som følge af anlægget, bliver ført langs med dæmningen i Kalvebodernes østside. Dette vil blive nærmere vurderet i forbindelse med detailprojekteringen.

Miljøministeriet har med bemærkninger vedrørende den nærmere placering i forhold til det inddæmmede Vestamager i princippet kunnet tiltræde den foreslåede linieføring. I støjmæssig henseende

har miljøministeriet udtalt, at mulighederne for ved en begrænset indsats at undgå væsentlige støjulemper med den foreslåede linieføring er langt bedre, end tilfældet vil være ved valg af alternative linieføringer, der ikke i tilsvarende omfang vil kunne udnytte de sammenhængende ubebyggede arealer i Kalvebodkilen. På den anden side er det miljøministeriets opfattelse, at der som led i et sådant stort vejprojekt bør træffes foranstaltninger til at sikre omliggende bestående boligområder og rekreative områder et rimeligt lavt støjniveau, og miljøministeriet forventer derfor et fortsat samarbejde om projektets detailudformning med henblik herpå.

Overslagssummen for det samlede (4-sporet) anlæg andrager inklusive arealerhvervelsesudgifter, men eksklusive udgifter til projektering, tilsyn og administration samt moms, 325 mill. kr., med prisniveau april 1975.

Udgifterne påregnes at fordele sig således:

Finansår:	Mill. kr.
1977-78.....	25
1978-79.....	41
1979-80.....	51
1980-81.....	49
1981-82.....	49
1982-83.....	57
1983-84.....	53

Anlægget forventes åbnet i 1983.

II. Videreførelse af den sønderjyske motorvej fra Rise Hjarup til Skovby, jfr. forslagets § 1, nr. 3 (bilag 2).

Projekteringen af denne hovedlandeveisstrækning er udført i henhold til lov nr. 237 af 14. juni 1965 om projektering m. v. af en nord-sydgående motorvej i Jylland med forskellige tilsluttende vejforbindelser.

Anlægget af hovedlandeveisstrækningen Rise Hjarup-Skovby som motorvej indgår i udbygningen af den østjyske motorvej i fortsættelse af de ved lov nr. 290 af 23. maj 1973 vedtagne anlægsarbejder (Motorvej Landegrænsen-Rise Hjarup).

Arbejdet må ses i forbindelse med Danmarks indtræden i de europæiske fællesskaber, der har aktualiseret behovet for en forbedring af vejforbindelsen gennem Sønderjylland med tilslutning til det tyske motorvejsnet. Motorvejsanlægget vil betyde en aflastning af den ca. 17 km lange strækning af den nuværende A10 fra Bodum nord for Åbenrå til syd for Haderslev, hvor der flere steder er yderst vanskelige trafikforhold, bl. a. ved byggenemkørslen i Hoptrup. Hertil kommer, at lande-

vej 555 mellem Bodum og Rise Hjarup, der skal tjene som forbindelsesvej mellem hovedlandevej 306 (A10) og det nordlige endepunkt af den under anlæg værende motorvejsparcel mellem grænsen og Rise Hjarup, er af ret ringe standard og derfor kun bør tjene som forbindelsesvej til motorvejen i en kortere periode. Den nye forbindelsesvej, landevej 510, mellem hovedlandevej 306 (A10) og motorvejs-etapens nordlige endepunkt ved Skovby, har Sønderjyllands amtsråd vedtaget at udbygge inden motorvejens åbning, bl. a. med en forlægning syd om Marstrup, således at en rimelig vejstandard kan opnås ved etapeafslutningen.

Lovforslaget omfatter anlæg af en vejstrækning på ca. 10 km. I overensstemmelse med det ovenfor under de almindelige bemærkninger anførte har man undersøgt muligheden for at indskrænke det hidtil forudsatte 4-sporede motorvejsanlæg og er nået frem til, at det vil være fuldt tilstrækkeligt i første omgang at udføre vejen som bred 2-sporet vej forbeholdt motortrafik, med alle skæringer ude af niveau, men således forberedt, at den vil kunne indgå som den ene halvdel af en fuldt udbygget 4-sporet motorvej, såfremt der senere måtte blive behov for en sådan. Anlægget begynder i den nordlige ende af den under anlæg værende motorvejsstrækning fra grænsen til Rise Hjarup, som påregnes åbnet i 1978, og sluttet ved Skovby som ovenfor beskrevet.

Det foreliggende projekt er forelagt Sønderjyllands amtsråd samt Haderslev, Vojens, Rødekro og Åbenrå kommunalbestyrelser, ligesom det er forelagt miljøministeriets miljøstyrelse, fredningsstyrelse og planstyrelse samt landbrugsministeriets jordfordelingssekretariat.

Overslagssummen for det 2-sporede anlæg andrager inklusive arealerhvervelser, men eksklusive udgifter til projektering, tilsyn og administration samt moms ca. 45 mill. kr. med prisniveau april 1975.

Udgifterne påregnes at fordele sig således:

Finansår	mill. kr.
1977-78.....	2
1978-79.....	12
1979-80.....	12
1980-81.....	13
1981-82.....	6

Et fuldt udbygget 4-sporet anlæg vil koste ca. 57 mill. kr.

Vejanlægget påregnes åbnet i 1981.

Som konsekvens af bestemmelsen i lovforslagets § 1, nr. 3, er i forslaget § 3, nr. 1 og 2, medtaget

bestemmelser om nedklassificering af to hovedlandeveisstrækninger.

Der henvises til bilag 2, idet bemærkes, at de på bilag 2 som eksisterende viste vejklasser angiver den tilstand, som i medfør af ovennævnte lov nr. 290 af 23. maj 1973 vil indtræde, når motorvejsstrækningen Grænsen-Rise Hjarup åbnes i 1978.

I lovforslagets § 4 er medtaget en bestemmelse om opklassificering af Sønderjyllands amts landevej 510 mellem motorvejs-etapens nordlige endepunkt og hovedlandevej 306 (A10) som hovedlandevej som følge af, at vejstrækningen skal fungere som etapeafslutning, indtil motorvejen videreføres mod nord.

Om de foreslåede ændringer i vejklassificeringen vil der blive ført forhandlinger med Sønderjyllands amtsråd samt med Åbenrå, Rødekro, Vojens og Haderslev kommunalbestyrelser.

III. Videreførelse af Sydmotorvejen fra Rønnede til Saks-købing, jfr. forslagens § 1, nr. 4 (bilag 3).

Projekteringen af hovedlandeveisstrækningen er udført i henhold til lov nr. 269 af 4. juni 1970 om projektering af en ny fast forbindelse over Storstrømmen med tilsluttende motorvejsanlæg og til lov nr. 91 af 29. marts 1972 om projektering af en motorvej fra Storstrømmen til den nuværende motorvej ved Saks-købing.

Med baggrund i de ændrede økonomiske forhold og under hensyn til de stærkt forøgede driftsomkostninger for biltrafikken blev der i 1974-75 af vejdirektoratet foretaget en fornyet undersøgelse af de forskellige muligheder for anlæg af den pågældende forbindelse, herunder med en linieføring over Masnedø.

Resultatet af denne undersøgelse er fremlagt i vejdirektoratets rapport »Sydmotorvejen Bårse-Saks-købing« juni 1975.

Et flertal i folketingets udvalg om offentlige arbejder har i en indstilling af 5. december 1975 fastholdt beslutningen om en linieføring over Farø med en højbro over Sjællandsrenden, men med en trinvis udbygning, idet strækningen Bårse-Saks-købing foreløbig kun udbygges i en 2-sporet motorvej, dog således at broanlæggene over Storstrømmen forberedes til senere udbygning til 4 spor.

Flertallet ønsker udbygningen gennemført etapevis, efterhånden som de økonomiske muligheder foreligger, men gerne således, at det samlede projekt kan tjene til aflastning af trafikken, når den omfattende hovedreparation af den bestående Storstrømsbro skal gennemføres.

I overensstemmelse med folketingsudvalgets indstilling omfatter forslaget anlæg af den resterende

strækning af Sydmotorvejen mellem Rønnede og Saks-købing i en linie over Farø med en vejlængde på ca. 66 km.

Anlægget af hovedlandeveisstrækningen vil betyde aflastning af hovedlandevej A2 og den nuværende Storstrømsbro. Kørebanebredden på denne er kun 5,6 m og trafikken for et gennemsnitsdøgn i juli måned er målt til ca. 16.000 køretøjer og for årsdøgnet til ca. 10.000.

Strækningen påregnes i overensstemmelse med folketingsudvalgets indstilling udført etapevis, idet etapen Ambjerg-Ønslev udføres først med henblik på snarest at få tilvejebragt den nye faste forbindelse over Storstrømmen.

De to resterende strækninger, henholdsvis Rønnede-Ambjerg og Ønslev-Saks-købing, forudsættes udført på et senere tidspunkt, når der foreligger mulighed for at indpasse udgifterne til disse anlæg i de økonomiske rammer.

Etapen Ambjerg-Ønslev udføres i første omgang som en bred 2-sporet vej forbeholdt motortrafik med alle skæringer ude af niveau, men således forberedt, at den vil kunne indgå som den ene halvdel af en fuldt udbygget 4-sporet motorvej, såfremt der senere måtte blive behov for en sådan. Broanlæggene ved Farø, der udføres som højbroer over henholdsvis Sjællandsrenden og Sortsø Gab, udføres tilsvarende med 2 brede spor og forberedt således, at de senere kan indgå i en 4-sporet motorvejsbro.

Broen over Sjællandsrenden får en længde på ca. 1,6 km og en fri højde på 20 m over to fag på hver 40 m bredde. Broen over Sortsø Gab får en længde på ca. 1,7 km, og der forudsættes en fri højde på 26 m over en bredde på 260 m. For begge broer bliver den aktuelle bredde ca. 13 m.

Gennemsejlingshøjden har været drøftet med handelsministeriet, der er enig i de anførte mål for den fri højde og fri bredde.

Der er på strækningen fra Rønnede til Saks-købing planlagt følgende tilslutningsanlæg:

Rønnedeanlægget, der er placeret ved hovedlandevejen Næstved-Rønnede, er projekteret og delvis udført sammen med den nordfor liggende og ibrugtagne del af motorvejen.

Bårseanlægget, der giver tilslutning til hovedlandevej 153, Næstved-Præstø.

Ambjerganlægget, der giver tilslutning til hovedlandevej 115 (hovedvej A2), Køge-Vordingborg.

Vintersbølleanlægget, der giver tilslutning til hovedlandevej 156, Vordingborg-Kalvehave-Stege.

Farøanlægget, der giver tilslutning til en lande-vejsforbindelse til Bogø og Møn.

Gundslevanlægget, der giver tilslutning til lande-vej 503, Stubbekøbing-Nørre Alslev.

Ønslevanlægget, der giver tilslutning til hovedlandevej 130 og 131, (hovedvej A2), Storstrømmen-Nykøbing F.-Gedser.

Majbølleanlægget, der giver tilslutning til lande-vej 537, Sundby-Majbølle-Soesmarke.

Når etapen Ambjerg-Ønslev er anlagt, er der ved Ønslev umiddelbar tilslutning til hovedlande-vej 130 (A2), medens forbindelsen mellem den nye hovedlandevej og hovedlandevej 115 (E4), indtil vejen måtte blive bygget videre mod syd til Saks-købing, skal ske via tilslutningsanlægget ved Gundslev ad landevej 503 til Nørre Alslev, videre ad hovedlandevej 130 (A2) og ad landevej 502 til Øster Kippinge. Sålænge nævnte strækninger af Storstrøms amts landeveje 502 og 503 fungerer som forbindelsesvej til den nye vej, opklassificeres disse strækninger som hovedlandeveje.

Det bemærkes, at den på bilaget viste linieføring er optegnet svarende til en 4-sporet motorvej. Den foreslåede trinvis udbygning kan medføre visse mindre ændringer i vejens tracé.

Projektet er forelagt Storstrøms amtsråd samt kommunalbestyrelserne i de berørte kommuner, Rønnede, Fladså, Præstø, Vordingborg, Møn, Nr. Alslev og Saks-købing.

Endvidere er projektet forelagt miljøministeriets fredningsstyrelse, planstyrelse og miljøstyrelse og vil tillige blive forelagt landbrugsministeriets jordfordelingssekretariat.

For strækningen Rønnede-Ambjerg er projektet tiltrådt af amtsrådet og af de respektive kommunalbestyrelser, dog giver Rønnede kommune udtryk for, at man ved passagen af Svennerup Skov havde foretrukket en mere vestlig linieføring beliggende i kommunegrænsen, og Vordingborg kommune har rejst spørgsmål om yderligere et broanlæg for en skærende vej. Statens naturfrednings- og landskabskonsulent har til den valgte tracé anført, at man også der ønsker en vestligere passage af Svennerup Skov. Den kommitterede i byplan-sager har ingen indvending mod projektet.

De nævnte spørgsmål forudsættes viderebehandlet i forbindelse med detailprojekteringen.

For strækningen Ambjerg-Saks-købing foreligger ikke svar.

Udgifterne ved anlæg af etapen Ambjerg-Ønslev i 2-sporet udførelse andrager inklusive arealerhvervelsesudgifter og eksklusive udgifter til projekter-ing, tilsyn og administration samt moms ca. 510 mill. kr., der forudsættes fordelt på de enkelte finansår med følgende beløb:

Finansår	Ambjerg-Ønslev mill. kr.
1978-79.....	20
1979-80.....	50
1980-81.....	85
1981-82.....	100
1982-83.....	100
1983-84.....	100
1984-85.....	55

Etapen vil kunne åbnes for trafik i efteråret 1984.

Hertil kommer for en 2-sporet udførelse af etappen Ønslev-Sakskøbing en udgift på ca. 140 mill. kr.

Endelig vil udgiften for en 2-sporet udførelse af etappen Rønnede-Ambjerg ligeledes andrage ca. 140 mill. kr.

Overslagssummen for et fuldt udbygget 4-sporet motorvejsanlæg andrager ca. 1190 mill. kr. med prisniveau april 1975.

Anlægsudgiften fordeler sig på nedennævnte etaper således:

Rønnede-Ambjerg	190 mill. kr.
Ambjerg-Ønslev	770 mill. kr.
Ønslev-Sakskøbing	230 mill. kr.

Som konsekvens af bestemmelsen i lovforslagets § 1, nr. 4, er i forslaget § 3, nr. 6-12, medtaget bestemmelser om nedklassificering af syv hovedlandeveisstrækninger.

I lovforslagets § 4, nr. 2 og 3, er medtaget en bestemmelse om opklassificering af Storstrøms amts landeveje 502 og 503 mellem Øster Kippinge og motorvejen.

Om de foreslåede ændringer i vejklassificeringen vil der blive ført forhandlinger med Storstrøms amtsråd samt med de berørte kommuners kommunalbestyrelser, og omklassificeringen vil herefter blive gennemført i takt med ibrugtagningen af den nye hovedlandeveisstrækning.

IV. Forlægning af hovedlandevej 315 og 316 nord om Sønderborg med ny bro over Alssund, jfr. forslagens § 2 (bilag 4).

Projekteringen af den nævnte hovedlandeveisstrækning er udført i henhold til lov nr. 261 af 4. juni 1970 om visse hovedlandeveisstrækninger.

Anlæg af denne hovedlandeveisstrækning vil betyde en tiltrængt aflastning af Chr. X's bro og den hidtidige hovedlandeveisstrækning gennem Sønderborg by. Trafikprognoser viser, at det få år efter anlæggets åbning må forventes, at den sundkrydende trafik vil blive af en størrelsesorden på ca.

30.000 køretøjer pr. døgn, og at fordelingen vil blive ca. 10.000 over Chr. X's bro og ca. 20.000 køretøjer pr. døgn over den nye højbro over Alssund. Trafikprognosen er bl.a. udarbejdet på grundlag af den byudvikling, som er indeholdt i en af Sønderborg by udarbejdet dispositionsplan.

Projektet omfatter anlæg af en ca. 11,5 km lang hovedlandeveisstrækning med tilhørende forslag til omlægning og tilslutning af et antal skærende veje.

Det er i projektet forudsat, at forlægningen kun skal benyttes af motorkøretøjer.

For at betjene den store trafikmængde på rimelig måde er det nødvendigt, at strækningen fra hovedlandevej 319 (Åbenråvej) over Alssund til kommunevej nr. 4 (Arnkilgade) udføres med 4 spor. Broens tværprofil forudsættes udformet med en 4-sporet kørebane uden midterrabat og med en samlet brobredde på 16 m. De øvrige strækninger anlægges som 2-sporede veje.

Det er desuden forudsat, at skæringen med hovedlandevej 319 (Åbenråvej) og kommunevej nr. 4 (Arnkilgade) sker ude af niveau, og at der disse to steder etableres tilslutningsanlæg, udformet som ruderanlæg.

Hovedlandevejen føres over Alssund på en ca. 660 m lang højbro. Broen er udformet med et 150 m gennemsejlingsfag og en fri højde på 33 m over en bredde på 50 m. Sønderborg kommune har ønsket en fri gennemsejlingshøjde på 38 m, hvilket ville medføre ekstraudgifter til anlægget på ca. 15 mill. kr. Spørgsmålet om gennemsejlingshøjden er forelagt handelsministeriet.

Det foreliggende projekt er forelagt Sønderjyllands amtsråd og Sønderborg, Sundeved og Broager kommunalbestyrelser til udtalelse, ligesom miljøministeriets miljøstyrelse, fredningsstyrelse og planstyrelse samt landbrugsministeriets jordfordelelingssekretariat er anmodet om en udtalelse.

Overslagssummen andrager inklusive arealerhvertelsesudgifter, men eksklusive moms ca. 118 mill. kr. med prisniveau april 1975. Heraf andrager udgifter til broen over Alssund ca. 78 mill. kr.

Udgifterne påregnes at fordele sig således:

Finansår	mill. kr.
1977-78.....	5
1978-79.....	21
1979-80.....	30
1980-81.....	34
1981-82.....	28

Vejanlægget påregnes åbnet i 1981.

Som konsekvens af bestemmelsen i lovforslagets § 2 er i forslaget § 3, nr. 3, 4 og 5, medtaget be-

stemmelser om nedklassificering af tre hovedlandeveisstrækninger.

Om de foreslåede ændringer vil der blive ført forhandlinger med Sønderjyllands amtsråd samt med Sønderborg, Sundeved og Broager kommunalbestyrelser.

V. Nedlæggelse og optagelse af en række vejstrækninger som hovedlandeveje, jfr. forslagens §§ 3 og 4 (bilag 2, 3 og 4).

Der henvises til bemærkningerne under I-IV, idet de pågældende omklassificeringer har relation til gennemførelsen af de der omtalte vejanlæg.

VI. Ophævelse af projekteringsbemyndigelse vedrørende Sverigesmotorvejen, jfr. forslagens § 5 (bilag 1).

I lov nr. 313 af 9. juni 1971 blev der givet bemyndigelse til projektering af en række motorvejsstrækninger i området syd for København, herunder en strækning, der i lovens § 2, nr. 1, beskrives således: »En hovedlandevej i forlængelse af Motorringvejen syd for Brøndbyvester, over Avedøre Holme, Sorterende og Kalvebodløb, syd om Tømmerup og nord om Store Magleby og Dragør til Amagers østkyst med mulighed for tilslutning til en fast forbindelse over Øresund til Sverige.«

Første del af den nævnte vejstrækning, nemlig fra Brøndbyvester til Kalveboderne, udgør nu en del af Vallensbæk-Kastrup motorvejen, jfr. forslagens § 1, nr. 2. Den resterende vejstrækning, der afgrener fra Kalveboderne til Øresund i den nævnte sydlige linie over Amager, er Sverigesmotorvejen.

I ministeren for offentlige arbejders redegørelse om Københavns lufthavns fremtid, anlæg af faste forbindelser over Øresund samt anlæg af en fast forbindelse over Storebælt, der blev afgivet i folke-

tinget den 24. april 1975, er bebudet en nyvurdering af projekteringslovens linieføring for Sverigesmotorvejen stilende mod en ændring, således at man undgår den gennemskæring af det delvist udbyggede villa- og sommerhusområde syd for Ugandavej, som den hidtidige linie har betydet.

Herved imødekommes de protester mod den planlagte linieføring gennem dette område, der bl. a. har været fremført fra Tårnby kommunes side.

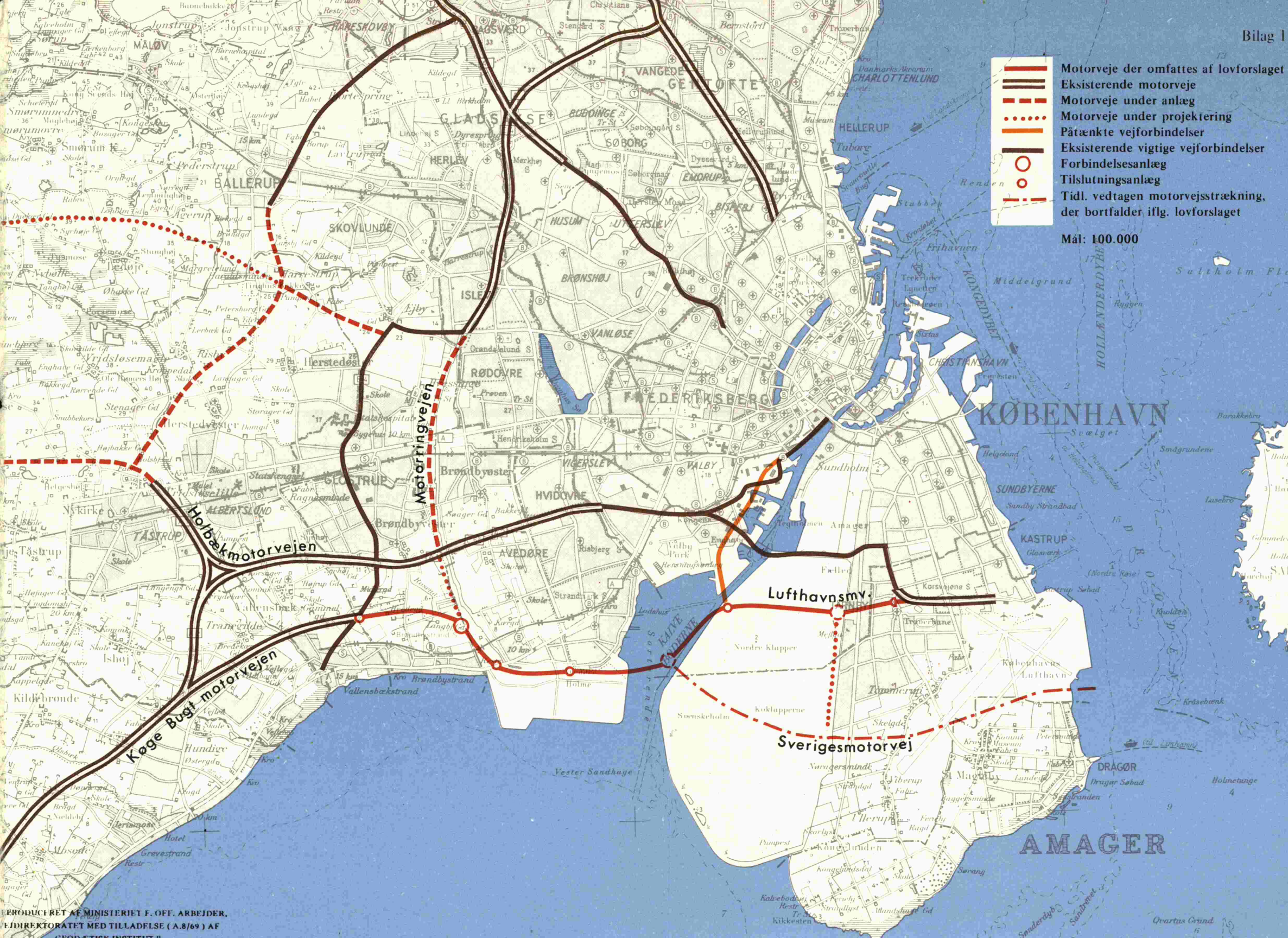
I løbet af sommeren 1975 er mulighederne for en alternativ linieføring for Sverigesmotorvejen, der skåner de omhandlede byzonearealer, blevet undersøgt nærmere. Man har herved fundet frem til en linie, der føres syd om byzonearealerne og helt forløber i landzone (herunder Københavns lufthavns arealer). Linien er på de godt 1 km lange strækninger, der danner begyndelsen ved Kalvebodløbet og afslutningen ved Amagers østkyst, identisk med den hidtil forudsatte linie.

Da det som foran nævnt har vist sig, at den nye linie kan placeres udelukkende i landzone, finder man det ikke nødvendigt, at der på nuværende tidspunkt søges bemyndigelse til projektering og sikring af en ny linie.

På grundlag af projekteringslovens vejføring er der foretaget byggeliniepålæg på strækningen fra det inddæmmede areal til lufthavnens grænse.

Taksationsmyndighederne har imødekommet lodsejerebegøring om statens overtagelse af omkring en tredjedel af de berørte ejendomme. Udgifterne til disse overtagerelser andrager i alt ca. 7 mill. kr.

Ved liniens bortfald vil de erhvervede ejendomme blive søgt afhændet. Ved salg af parceller til parcelhusbyggeri vil de respektive tidligere ejere få tilbudt genovertagelse.



- Motorveje der omfattes af lovforslaget
- Eksisterende motorveje
- Motorveje under anlæg
- Motorveje under projektering
- Påtænkte vejforbindelser
- Eksisterende vigtige vejforbindelser
- Forbindelsesanlæg
- Tilslutningsanlæg
- Tidl. vedtagen motorvejsstrækning, der bortfalder iflg. lovforslaget

Mål: 100.000



Eksisterende motorvej
 Motorvej under anlæg
 Motorveje, der omfattes af lovforslaget
 Landevej, der optages som hovedlandevej i henhold til lovforslaget
 Eksisterende hovedlandevej der nedklassificeres i henhold til lovforslaget
 Eksisterende vigtige vejforbindelser
 Projekteret landevej
 Motorvej under projektering
 Tilslutningsanlæg

REPRODUCERET AF MINISTERIET F. OFE. ARBEJDERVEJDIRKTORATET MED TILLADELSE (A.18/69) AF GEODÆTISK INSTITUT.



-  Motorvej, der omfattes af lovforslaget
-  Eksisterende motorveje
-  Eksisterende hovedlandeveje, der nedklassificeres i henhold til lovforslaget
-  Landevej, der optages som hovedlandevej i henhold til lovforslaget
-  Eksisterende vigtige vejforbindelser
-  Tilslutningsanlæg

REPRODUCERET AF MINISTERIET F. OFF. ARBEJDER, VEJ-DIREKTORATET MED TILLÆGGEDE (A.8/69) AF GEOMETISK INSTITUT.



Hovedlandevej der omfattes af lovforslaget
 Eksisterende vigtige vejforbindelser
 Eksisterende hovedlandeveje, der nedklassificeres i henhold til lovforslaget