

Lovforslag nr. L 171. Fremsat den 8. februar 1985 af Lenger (VS), Albrechtsen (VS) og Elisabeth Bruun Olesen (VS)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om projektering m.v. af en nord-sydgående motorvej i Jylland med forskellige tilsluttende vejforbindelser

(Ophævelse af den østjyske motorvejs linjeføring øst om Brabrand Sø)

I lov nr. 237 af 14. juni 1965 om projektering m.v. af en nord-sydgående motorvej i Jylland med forskellige tilsluttende vejforbindelser foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 2, udgår ordene »øst om Brabrand Sø«.

2. I § 2 udgår nr. 2 og nr. 8.

3. § 3 ophæves.

4. I § 4 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. De arealer m.v., som ministeren har erhvervet med henblik på en linjeføring øst om Brabrand Sø, afhændes snarest muligt.«

Bemærkninger til lovforslaget

1. Almindelige bemærkninger

Lovforslaget tilsigter primært at ophæve bestemmelsen om den jyske motorvejs linjeføring øst om Brabrand Sø samt den planlagte motorvejsindføring til Århus' centrum.

Lov nr. 237 af 14. juni 1965 indebærer, at ministeren for offentlige arbejder er bemyndiget til at foretage projektering af anlægget af en nord-sydgående motorvej i Jylland, herunder linjeføringen i Århusområdet.

I lovens § 1 bestemmes, at linjeføringen skal ske øst om Brabrand Sø, og i lovens § 3 bemyndiges ministeren tillige til at foretage projektering af en motorvej vest om Brabrand Sø. Sidstnævnte er tænkt som en aflastning for motorvejens østlige linjeføring.

Den østlige linjeføring er indgået som planlægningsforudsætning for Århusområdet siden 1966 og danner således grundlag for såvel egnsplanen som byudviklingsplanen. De nævnte planer er imidlertid aldrig realiseret, lige så lidt som motorvejen i Århusområdet nogen sinde er realiseret.

Den østlige linjeføring byggede på den forudsætning, at egnsplanen ville skabe et behov for en syd-nordgående vejkapacitet øst om Brabrand Sø, bl.a. som følge af de to centerfunktioner i henholdsvis Hasselager og Lisbjerg. Imidlertid har trafikken ikke udviklet sig som forudsat, og staten har i mellemtiden engageret sig økonomisk i færdiggørelsen af ringvejen vest for Århus, jfr. lov nr. 295 af 8. juni 1978.

Ganske vist var motorvej og ringvej tiltænkt uforenelige trafikale funktioner; men de seneste tiårs udvikling af Århusområdet har vist, at en færdiggørelse af ringvejen er fuldt tilstrækkelig både til afviklingen af den gennemgående trafik og den lokale trafik, der hidtil har været en væsentlig hindring for fredeliggørelse af byområderne i den vestlige del af Århus, Åbyhøj og Hasle.

Det forekommer efterhånden usandsynligt, at der nogen sinde fuldføres en motorvejsføring øst om Brabrand Sø, og om det så skete, ville det – trods byggelinjer og arealreservationer – betyde et voldsomt indgreb i bysamfundet med ødelæggelse

af kolonihaveområder, boligmiljøer og rekreative arealer ved Brabrand Sø.

Tværtimod virker byggelinjebuddene og arealreservationerne hæmmende for planlægningen i Århus kommune, ikke mindst i relation til den forestående kommuneplan for Århus.

Anledningen til, at lovforslaget fremsættes, er, at Århus byråd i sit møde den 23. januar 1985 vedtog et forslag med følgende ordlyd:

»Den nord-sydgående motorvej med linjeføring øst om Brabrand Sø udgår af kommuneplanen. I stedet fastlægges arealets anvendelse til rekreative formål.«

Forslaget, der var fremsat af venstresocialisternes byrådsgruppe, fik 9 stemmer, mens 20 undlod at stemme. (Forslagsstillerne skal ikke i nærværende forslag gå ind i en nærmere vurdering af de forpligtelser, der påhviler udøveren af et borgerligt ombud, herunder pligten til at afgive stemme. Det skal blot bemærkes, at det blev anført, at Århus byråd ikke var berettiget til at udelade motorvejens linjeføring fra kommuneplanen, så længe de nævnte bestemmelser i lov nr. 237 af 14. juni 1965 fortsat var i kraft. Ikke desto mindre antages det, at ansvaret for en eventuel ulovlig beslutning påhviler enhver, som ikke klart har stemt imod, og den foretagne stemmeafgivning må derfor tages som udtryk for, at Århus byråd efterhånden ønsker den østlige linjeføring fjernet fra planlægningen, men at et antal medlemmer har ønsket en forudgående ændring af lovgrundlaget).

2. Den historiske udvikling

Efter folketingets vedtagelse af lov nr. 237 af 14. juni 1965 blev der i november 1969 under trafikudvalgets behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger rejst spørgsmål om motorvejens linjeføring i Århusområdet. På denne baggrund rettede vejdirektoratet den 10. februar 1970 henvendelse til Århus byråd med anmodning om en stillingtagen til linjeføringen.

Den 17. februar 1970 henstillede Århus byråd meget stærkt til vejdirektoratet, at man »såvel ud fra samfundsøkonomiske som egnsplanmæssige

betragtninger« fastholdt de i den oprindelige projekteringslov indeholdte forudsætninger om den østlige tracé, og en lignende tilkendegivelse fremkom fra Århus amtsråd.

Den 20. januar 1972 tiltrådte Århus byråd herefter vejdirektoratets forslag om byggelinjepålæg til sikring af den syd-nordgående motorvej øst om Brabrand Sø. Pålægget, der strakte sig fra Århus Å til ca. 500 m nord for Viborgvej, offentliggjordes den 28. januar 1972.

Efter anmodning fra et mindretal i det daværende udvalg om offentlige arbejder opfordrede udvalget den 22. marts 1972 ministeren til på ny at føre forhandlinger med de lokale råd om motorvejens linjeføring; men såvel Århus byråd som Århus amtsråd fastholdt den vedtagne linjeføring.

Imidlertid fremsendte Århus amts fredningsudvalg den 7. marts 1974 et forslag, der indeholdt alternative linjeføringer, beliggende mellem den østlige og den vestlige motorvejslinje, og folketingets udvalg om offentlige arbejder bad endnu en gang de lokale råd drøfte linjeføringen.

Dette førte til, at en teknikergruppe med repræsentation for de tre vejbestyrelser (vejdirektoratets afdelinger for planlægning, økonomi og statistik samt projektering og anlæg, teknisk forvaltning ved Århus amtskommune og stadsingenøren ved Århus kommune) i sommeren 1974 udarbejdede en »undersøgelse af alternative motorvejslinjer ved Århus«.

Rapporten var baseret på fredningsudvalgets seks motorvejslinjer og indeholdt vejtekniske, trafiktekniske, miljømæssige, økonomiske og planlægningsmæssige vurderinger af hver enkelt.

Rapporten konkluderede,

»at et stort antal meget væsentlige dispositioner som udlæg af byzonearealer, opkøb af jord, byggemodning og bebyggelse er sket i overensstemmelse med egnsplanen, således at det ikke er realistisk at forestille sig gennemførelse af væsentlige ændringer i denne,

at egnsplanen medfører et betydeligt behov for syd-nordgående vejkapacitet øst om Brabrand Sø omkring 1985,

at motorvejsanlæg som i mellemforslagene og forslag V i modsætning til en motorvej øst om Brabrand Sø kun i ringe grad bidrager til at imødekomme dette behov,

at utilstrækkelig syd-nordgående vejkapacitet øst for Brabrand Sø vil medføre betydelige miljøgener omkring de indre vejforbindelser, herunder gennemsvivning af trafik i det lokale vejnet inden for ringvejen, og altså belaste

store boligområder med et højere støjniveau og et større antal trafikulykker,

at kapacitetsbehovet øst for Brabrand Sø i mellemforslagene og forslag V må tilfredsstilles ved anlæg af en syd-nordgående vejforbindelse i østlinjens tracé (vej SN), eventuelt tillige ved en udbygning af ringvejen fra 4 til 6 spor,

at disse veje sammen med det alternative motorvejsanlæg vil medføre miljøproblemer af samme størrelsesorden som i forslag Ø,

at forslag Ø vil tilfredsstille fjerntrafikkens krav samtidig med, at den nord-sydgående trafikproblemer i Århusområdet, alle forhold taget i betragtning, får deres mest hensigtsmæssige løsning,

at forslag Ø fra et trafikikkerhedssynspunkt er bedre end de øvrige forslag, og

at forslag Ø i sammenligning med mellemforslagene og forslag V samt de i disse forslag nødvendige, supplerende vejanlæg øst for Brabrand Sø kræver de mindste samfundsøkonomiske ressourcer og skaber den afgjort største samlede nyttevirkning af de totale investeringer.«

På forespørgsel fra Århus købstads magistrat gentog udvalget om offentlige arbejder den 13. juni 1975 sin opfordring til de lokale råd om at foretage en fornyet overvejelse af linjeføringerne, i dette tilfælde alle seks alternativer. Dette førte til, at Århus byråd i sit møde den 4. februar 1976 bekræftede sit ønske om en østlig linjeføring, men flertallet var nu skrumpet ind til én stemme, så fastholdelsen skete med 16 stemmer mod 15.

Århus amtsråd behandlede sagen i sit møde den 10. februar 1976 og fastholdt den østlige linjeføring med stemmerne 18 mod 9.

Linjeføringen i Århusområdet har således været under stadig diskussion, men først den 23. januar 1985 udmøntede der sig et flertal i Århus byråd for at fjerne den østlige linjeføring fra planlægningen.

3. Konsekvenser af at ændre projekteringsloven

En ændring af projekteringsloven som foreslået vil indebære, at byggelinjepålæggene fra Århus Å til nord for Viborgvej vil blive ophævet, og at linjeføringen vil udgå af regionplan og kommuneplan (hvilket altså er besluttet af Århus byråd i forvejen).

Der vil imidlertid ikke ske væsentlige ændringer for de allerede udbyggede områder, fordi ministeriet siden 1972 har meddelt dispensation til praktisk taget alle til- og ombygninger inden for byggelinjepålægget. Den eneste reelle betydning af byg-

gelinjepålægget har været, at ejendomme har kunnet forlanges overtaget.

Hvad der sker på de ubebyggede arealer, afhænger fuldt ud af de lokale myndigheders planlægning, og lovforslagets væsentligste konsekvens er således, at *noget* vil ske, hvilket forslagsstillerne også finder ganske væsentligt, idet de reserverede arealer ud fra et overordnet planlægnings synspunkt helt umotiveret er unddraget en integration i bysamfundets planlægning.

Året 1985 indgår eksempelvis direkte i den refererede konklusion fra teknikergruppen fra sommeren 1975: Det antages, at »egnsplanen medfører et betydeligt behov for syd-nordgående vejkapacitet øst om Brabrand Sø omkring 1985«. Dette behov er imidlertid ikke opstået, og egnsplanen er definitivt opgivet. De planlagte B-centre omkring Haselager og Lisbjerg er udgået af planlægningen, og væksten i transportbehovet er langt mindre end forudset.

Allerede af denne grund er det oveflødigt at underkaste teknikergruppens øvrige argumenter for den østlige linjeføring en nærmere vurdering; men det skal for en ordens skyld understreges, at forslagsstillerne ikke deler teknikergruppens beskrivelse af motorvejens miljømæssige, økonomiske, trafikikkerhedsmæssige og ressourcemæssige vel-signelser.

Eksempelvis byggede konklusionen på den forudsætning, at der med få meters mellemrum skulle forløbe både en ringvej, som betjente den lokale trafik, og en motorvej, som betjente fjerntrafikken og trafikken mellem de planlagte B-centre. Hvis der overhovedet havde været gran af sandhed i teknikergruppens ressourceovervejelser i 1975, så ville disse for længst have ændret fortegn i og med, at folketinget i 1978 besluttede at engagere staten økonomisk i ringvejens færdiggørelse og – i givet fald – engagere staten økonomisk i to veje på samme sted!

4. Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til nr. 1 og 3

Forslagene indebærer, at linjeføringen øst om Brabrand Sø udgår af planlægningen. I konsekvens heraf udgår tillige den afskærende motorvejslinje (aflastningsvejen). Forslagsstillerne betragter en færdiggørelse af Ringvejen som fuldt tilstrækkelig til at sikre den nødvendige kapacitet i Århusområdet. Det vil derfor være rent tankespind at erstatte en østlig linjeføring med en vestligere linjeføring eller måske med den motorvejsstrækning, der oprindeligt var tiltænkt som aflastningsvej. De kuldastede forudsætninger har afgørende ændret trafimønstret i Århusområdet, og derfor er der ingen grund til overvejelser om alternativer til en i enhver henseende overskydende kapacitet.

Til nr. 2

Ved den foreslåede ændring udgår tillige motorvejsindføringen til Århus' centrum og forlægningen af hovedlandevej A 15 fra Framlev syd om Brabrand Sø. Sidstnævnte er ikke længere af betydning i bemyndigelsesøjemed og udgår som konsekvens af ændringen i nr. 1. Den planlagte motorvejsindføring til Århus' centrum er uden mening efter, at det såkaldte »Allégadeprojekt« blev skrinlagt for mere end ti år siden.

Til nr. 4

I forlængelse heraf forudsættes, at ministeren afhænder de arealer m.v., som med hjemmel i lov nr. 237 af 14. juni 1965 måtte være erhvervet med henblik på den østlige linjeføring.

5. Forslagets økonomiske konsekvenser

Staten har siden 1965 erhvervet ca. 12 ha jord med henblik på den østlige linjeføring. Arealerne forventes afhændet for ca. 8,3 mill. kr. ekskl. rente-tab, i alt ca. 17 mill. kr. i 1983-niveau.

Beløbet forudsættes anvendt til andre formål inden for ministeriet for offentlige arbejder.

Lov nr. 237 af 14. juni 1965 om projektering m.v. af en nord-sydgående motorvej i Jylland med forskellige tilsluttende vejforbindelser

Lov om projektering m.v. af en nord-sydgående motorvej i Jylland med forskellige tilsluttende vejforbindelser

VI FREDERIK DEN NIENDE, af Guds Nåde Konge til Danmark, de Venders og Goters, Hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenburg, gør vitterligt:
Folketinget har vedtaget og Vi ved Vort samtykke stadfæstet følgende lov:

§ 1. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at foretage projektering til forberedelse af anlægget af en nord-sydgående hovedlandevej i Jylland, udbygget som motorvej, fra landegrænsen umiddelbart vest for Pædborg til området omkring Ålborg med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet.

Stk. 2. Motorvejens linje føres øst for den sønderjyske længdebane fra et punkt vest for Bov til Kolding, vest om Kolding, på højbro over Vejle Fjord, vest om Skanderborg, øst om Brabrand Sø til omfartsvejen vest om Randers og fra denne videre vest om Rold Skov til motorvejen ved Bonderup, der er under udførelse.

§ 2. Ministeren bemyndiges til at foretage projektering til forberedelse af følgende andre hovedlandeveis anlæg i tilknytning til den i § 1 nævnte motorvej:

1. En hovedlandevej, udbygget som motorvej, fra den under udførelse værende motorvej fra ny vejbro over Lille-Bælt til Kolding ved Taulov, forløbende i nordvestlig retning til den i § 1 omhandlede motorvej ved Smidstrup.
2. En hovedlandevej, udbygget som motorvej, fra den i § 1 omhandlede motorvej syd for Brabrand Sø til Århus bys centrum.
3. En hovedlandevej, udbygget som motorvej, fra den i § 1 omhandlede motorvej

ved Lisbjerg til hovedlandevej A 15 ved Skødstrup.

4. En hovedlandevej i forlængelse af hovedlandevej A 31 fra Sønderborg til den i § 1 omhandlede motorvej syd for Åbenrå.
5. En forlægning af hovedlandevej A 25, Tønder-Kolding, fra Tankedal til den i § 1 omhandlede motorvej og hovedlandevej A 10 syd for Kolding.
6. En forlægning af hovedlandevej A 18 fra Give over Bredsten til den i § 1 omhandlede motorvej og hovedlandevej A 18 syd for Vejle.
7. En hovedlandevej fra den i § 1 omhandlede motorvej ved Skanderborg nord om Brædstrup til Give til Diagonalvejen til Esbjerg.
8. En forlægning af hovedlandevej A 15 fra Framlev syd om Brabrand Sø til den i § 1 omhandlede motorvej og dennes afgrænsning til Århus' centrum.
9. En forlægning af hovedlandevej A 13 syd for Suldrup til den i § 1 omhandlede motorvej ved Albæk.

§ 3. Ministeren bemyndiges til at udarbejde et skitseprojekt for en afskærende motorvejslinje fra et punkt på den i § 1 omhandlede motorvej mellem Skanderborg og Århus, vest om Brabrand Sø til den nævnte motorvej mellem Århus og Randers.

§ 4. Såfremt der i tiden, indtil lovforslag til de i §§ 1-3 nævnte anlæg kan være udar-

bejdet og vedtaget, projekteres eller udføres bebyggelse eller andre foranstaltninger, der skønnes at ville vanskeliggøre eller væsentligt fordyre en senere gennemførelse af anlæggene, kan ministeren erhverve de arealer m.v., der er nødvendige til anlæggenes gennemførelse.

Stk. 2. Erhvervelsen kan om fornødent ske ved ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 5. Udgifterne ved gennemførelsen af de i denne lov omhandlede foranstaltninger afholdes af vejfonden.

§ 6. Dokumenter, udskrifter og attester m.v., der udfærdiges i forbindelse med de af denne lov omfattede anlæg, fritages for stempel- og tinglysningsafgifter samt andre afgifter til det offentlige.

Givet på Christiansborg slot, den 14. juni 1965

Under Vor Kongelige Hånd og Segl

FREDERIK R.

KAI LINDBERG