

Til lovforslag nr. L 8. Betænkning afgivet af Udvalget om Offentlige Arbejder den 10. november 1988

Betænkning

over

Forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til trafik- og kommunikationsministeren, som denne har besvaret skriftligt.

Udvalget har modtaget en skriftlig henvendelse fra Venner af Jyske Aas.

Trafik- og kommunikationsministeren har endvidere fremsendt Redegørelse af 1. marts 1988 fra arbejdsgruppen vedrørende det overordnede vejnet i Århusområdet med forslag til fordeling af opgaverne på det overordnede vejnet i Århusområdet. Med redegørelsen fulgte kopier af brevveksling mellem ministeren, amtsborgmesteren i Århus Amt og borgmesteren i Århus Kommune, hvoraf fremgår, at der nu er enighed mellem ministeriet, Århus Amtskommune og Århus Kommune om den fremtidige opgavefordeling.

Udvalget har tidligere (folketingsåret 1987-88, 1. samling) behandlet et tilsvarende forslag fremsat af den daværende trafikminister. Udvalget nåede ikke dengang at afgive betænkning på grund af udskrivelse af valg til Folketinget, men materialet fra denne udvalgsbehandling er indgået i det nuværende udvalgsarbejde.

Ad §§ 1, 4 og 5

Et flertal (udvalget med undtagelse af Fremskridtspartiets medlem) kan tiltræde denne del af lovforslaget med følgende bemærkninger:

Flertallet har noteret sig, at der i forbindelse med anlæg af motorvejen vest om Brabrand Sø

er opnået enighed mellem Trafik- og Kommunikationsministeriet, Århus Amt og Århus Kommune vedrørende det overordnede vejnet i Århusområdet, jf. trafik- og kommunikationsministerens brev af 20. oktober 1988 (L 8 - bilag 3).

Flertallet har også noteret sig, at trafikministeren i sit brev af 11. marts 1988 (L 108 - bilag 15) i sit svar til udvalget på spørgsmål 13 har oplyst

- at der i det skitseprojekt, der er udarbejdet til brug for lovforslaget, er lagt til grund, at der som ved tilsvarende andre å-passager på den nordjyske motorvej anlægges dæmninger med vandløbstunneler, som giver passage-muligheder for mennesker og dyr,
- at å-passagerne forudsættes placeret med optimal landskabstilpasning og en tilpasset beplantning af dæmningerne, og
- at spørgsmålet om hele eller delvise bro-løsninger i stedet for dæmninger vil indgå i overvejelserne ved den senere detailprojektering.

Ad §§ 2 og 3

Et flertal (udvalget med undtagelse af Socialistisk Folkeparti og Fremskridtspartiets medlemmer) har ved selvsyn i området konstateret, at den foreslåede V-løsning er en skånsom løsning over for naturområdet i den del af Vendsyssel, hvor anlægget placeres.

Flertallet lægger også vægt på, at det er den løsningsmodel, Nordjyllands Amt går ind for,

og at det er den løsningsmodel Skov- og Naturstyrelsen anbefaler.

Flertallet er meget enige i de betragtninger, Skov- og Naturstyrelsen fremkommer med i sit svar til udvalget (svar på spørgsmål 3 af 15. februar 1988, L 108 – bilag 9, som er optrykt som bilag til betænkningen).

Flertallet skal henstille, at Skov- og Naturstyrelsens anvisninger følges nøje.

Flertallet har bemærket, at projekteringsområdet (det skraverede område på bilag 2 til lovforslaget) ligger tæt op ad det eksisterende vejnet.

Flertallet skal derfor henstille, at der i videst muligt omfang tages hensyn til dette, således at anlæg placeres så tæt ved det eksisterende veyesystem som muligt.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af Socialistisk Folkepartis og Fremskridtspartiets medlemmer) lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* (Socialistisk Folkepartis og Fremskridtspartiets medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af mindretallet stillede ændringsforslag.

Et *flertal inden for dette mindretal* (Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget) ønsker at fremføre, at projekteringsforslaget om de to nordjyske motorveje er en del af den aftale, som en række partier har indgået om en fast Storebæltsforbindelse. Efter mindretallets opfattelse kunne denne aftale kun tilvejebringes, hvis tilhængerne af den faste forbindelse handlede sig til rette med nordjyske politikere, som ikke var umiddelbare tilhængere af denne faste forbindelse.

Prisen for denne handel blev de to nordjyske motorveje.

Mindretallet finder, at projektering og anlæg af disse motorveje er overflødig.

Vejnettet nord for Limfjorden er et af landets bedst udbyggede, og det vil derfor være spild af de 1,5 mia. kr., som projektet koster, at anlægge de to veje.

Hertil kommer, at man fører den ene af motorvejene igennem den Jyske Ås, hvilket vil ødelægge store naturværdier.

Det hævdes, at motorveje generelt er til gavn for udviklingen af erhvervslivet. Denne påstand har imidlertid aldrig kunnet bevises. Tværtimod har adskillige undersøgelser såvel i ind- som udland vist, at motorvejsanlæg eller andre infrastrukturudbygninger ingen erhvervsmæssig effekt har, såfremt vejnettet i forvejen er veludbygget – og det mener mindretallet altså at vejnettet i Vendsyssel er.

Mindretallet vil gerne afhjælpe de gener, som der i dag måtte forekomme på det nordjyske vejnet, f.eks. ved fjernelse af de såkaldte »sorte pletter« og andre hensigtsmæssige vej-omlægninger. Dette ville være betydeligt billigere end de foreslåede 1,5 mia. kr., som stort set kun vil være til gavn for transittrafikken.

Ændringsforslag

Af et *mindretal* (SF og FP):

Til § 2

1) Paragraffen udgår.

Til § 3

2) Paragraffen udgår.

Bemærkninger

Til nr. 1 og 2

Ved ændringsforslagene udgår den foreslåede projektering af motorveje/motortrafikveje i Vendsyssel.

Ikast (KF) Aagaard (KF) Helge Adam Møller (KF) Svend Heiselberg (V)

Helge Sander (V) Dohrmann (FP) Larsen-Ledet (RV) nfm. Arne Melchior (CD)

Inger Stilling Pedersen (KRF) J. K. Hansen (S) fmd. Tove Lindbo Larsen (S)

Helge Mortensen (S) Jimmy Stahr (S) Stavad (S) Søgaard (S) Tommy Dinesen (SF)

Ole Henriksen (SF)

Udvalgets spørgsmål til den daværende trafikminister og dennes svar herpå

Spørgsmål 3:

Udvalget skal anmode om, at der indhentes en udtalelse fra Skov- og Naturstyrelsen, hvor det nærmere begrundes, hvorfor V-løsningen kan anbefales frem for en Y-løsning.

Svar:

Jeg har fra Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen, indhentet følgende udtalelse:

»I henhold til naturfredningslovens § 42, der bestemmer, at offentlige tekniske anlæg skal planlægges og udføres under hensyntagen til det omgivende landskab og den på grundlag heraf af Miljøministeriet udarbejdede bekendtgørelse nr. 612 af 1. december 1978, »Bekendtgørelse om godkendelse af anlæg af offentlige veje uden for byer og bymæssige bebyggelser«, foregår der et samarbejde mellem Vejdirektoratets motorvejskontor i Skanderborg og Miljøministeriets Skov- og Naturstyrelse.

I sagen om planerne i Nordjylland har motorvejskontoret arbejdet med 2 typer af løsninger, 3 Y-løsninger og 1 V-løsning.

I motorvejskontorets publikation, »Højklasede vejforbindelser nord for Limfjorden«, som er udarbejdet i samarbejde med Nordjyllands Amt og de berørte kommuner, har Skov- og Naturstyrelsen bidraget med en tidlig og meget principiel vurdering af, at man foretrækker V-løsninger frem for Y-løsninger:

De 4 forslag har været forelagt Skov- og Naturstyrelsen, som udtaler, at styrelsen foretrækker forslag 4, V-løsningen.

»Hovedbegrundelsen herfor er, at V-løsningens grene følger allerede eksisterende transportkorridorer i landskabet, hvorimod Y-løsningerne vil »tage hul på« nye uberørte områder. Endvidere vurderes V-løsningen at være den løsning, der bedst kan tilpasses landskabet, idet det dog bemærkes, at Frederikshavns-grenen ved passagen af Jyske Ås i givet fald må

lægges så tæt ved den eksisterende E3 som muligt.«

Vurderingen er sket i henhold til vejbekendtgørelsens § 2, stk. 1, hvorefter nye linieføringer, der kan få væsentlig indflydelse på landskabet, skal forelægges for Skov- og Naturstyrelsen »på det tidligst mulige tidspunkt«. Det vil sige, at man allerede på det forberedende plan, skitsetadiet, har mulighed for at vejlede de projekterende myndigheder således, at de planer, der eventuelt vil gribe uheldigt ind i det omgivende landskab, kan justeres, ændres eller endda opgives.

Ved Skov- og Naturstyrelsens sagsbehandling og vurdering af de overordnede vejforbindelser, som vil få en afgørende indflydelse på de landskaber, der passerer, har man altid lagt vægt på ikke yderligere at sprede de store tekniske anlæg ud i de åbne og af tekniske anlæg uberørte landskaber. Det vil sige, at man, hvor det er muligt, samler de store trafik anlæg i korridorer, typisk hvor de store hovedvejsforbindelser allerede passerer. Det er til fordel for det danske landskab som helhed, at der ikke »forbruges« yderligere landbrugsjord, ligesom de landskabelige, fredningsmæssige og rekreative værdier i det åbne land beskyttes. Denne »politik« for placering af de mange store motorvejs- og motortrafikvejslinier har indebåret, at de typisk følger de eksisterende hovedveje, hvorved der samtidig opnås andre samfundsmæssige og økonomiske fordele, idet de bysamfund, der er opstået langs de eksisterende, ofte meget gamle trafiklinier, vil få fordel af de nye højklasede veje, som derved får en bedre udnyttelsesgrad. Placeres de højklasede motorvejsforbindelser i Nordjylland efter V-løsninger, opnås derfor en dobbelt fordel:

1. Det jomfruelige landskab og landbrugsjorden skånes.
2. De eksisterende bysamfund betjenes af og afskæres ikke fra de nye vejanlæg.

Skov- og Naturstyrelsen kan oplyse, at man ud over disse mere principielle betragtninger har foretaget en omhyggelig rekognoscering af de berørte landskaber. Denne rekognoscering er faldet ud til fordel for V-løsningen, idet de andre, typisk Y-løsningerne, inddrog landskaberne vest og nord for Jyske Ås, som i dag bedømmes som smukke, åbne landskaber uden for landskabsbilledet forstyrrende store tekniske anlæg. Dette er i dagens Danmark en stor sjældenhed, som det er værd at bevare og kæmpe for. Det gælder selvsagt ud over landbrugsjorden og landskabsbilledet også den lokale flora og fauna samt den rekreative værdi. Skov- og Naturstyrelsen regner disse landskaber blandt de smukkeste og mest storslåede i den nordlige del af landet. Her skal særligt nævnes indsigten fra vest mod Jyske Ås og udsigten fra åsen mod nord og vest. Endvidere indebærer de 3 viste Y-løsninger, at Jyske Ås gennemskæres på et bredere sted. Bakkerne her er lige så markante som ved V-løsningens gennemskæring ved den eksisterende hovedlandevej mellem Ålborg, Sæby og Frederikshavn. Ganske vist er bakkerne ikke skovklædte, men udlagte til græsning; alligevel må landskabsbilledet vurderes meget højt. Også Y-løsningens tætte passage forbi Mylund Kirke og passagen over Voer Å må landskabeligt og fredningsmæssigt beklages.

Skov- og Naturstyrelsen skal bemærke, at planlægningen af linieføringen over Jyske Ås langs den eksisterende hovedlandevej er på skitseplanet, og at man har besigtiget og vurderet mulighederne for at føre motorvejsstrækningen over åsen så tæt på den eksisterende hovedlandevej som muligt, således at der ikke sker landskabeligt og fredningsmæssigt uheldige nye brud på tværs gennem åsen. Ideen er så snævert som muligt at følge den eksisterende

hovedlandevej langs dennes østside mellem denne og Dannerhøj, hvor terrænforholdene og landskabet gør det muligt at lægge det nye vejanlæg. Vejen tænkes anlagt side om side med den eksisterende vej, hvor der i dag mellem vejen og Dannerhøj findes et savværk.

Skov- og Naturstyrelsens stillingtagen til fordel for V-løsningen er således baseret på en tæt passage langs den eksisterende hovedlandevejs østside hen over Jyske Ås. Man har over for motorvejskontoret lagt vægt på dette forhold. Kan dette af andre grunde ikke realiseres, falder styrelsens støtte til V-løsningen bort. Styrelsen har endvidere lagt vægt på, at den store rekreative brug af stierne langs Jyske Ås ikke afbrydes, som det sker i dag ved den nuværende hovedlandevej.

Skov- og Naturstyrelsen har over for motorvejskontoret i Skanderborg bemærket, at man ønsker de nu afbrudte skovstier forbundet over eller under den eksisterende hovedlandevej og den kommende motorvej ved en fodgænger- og cykelbro eller tunnel.

Skov- og Naturstyrelsen kan, således som det fremgår af det ovenstående, ikke støtte linieføringer over åsen sydøst om Dannerhøj eller mod nordvest ved Mylund Kirke. Styrelsen kan på grundlag af det ovenstående ikke anbefale nogen form for gennemtrængning af åsen i form af Y-løsninger eller andre V-løsninger og må derfor, såfremt motorvejen ikke kan placeres mellem den eksisterende hovedlandevej og Dannerhøj, anbefale, at man arbejder med løsninger, der går helt uden om åsen øst om Dronninglund og Agersted eller nord om Tårs, Børglumkloster Skov og Lendum. Styrelsen har på nuværende tidspunkt ingen bemærkninger til motorvejsforbindelsen mellem Ålborg og Hjørring.«