

Lovforslag nr. L 8. Fremsat den 5. oktober 1988 af trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen)

Forslag

til

Lov om visse hovedlandeveisstrækninger

§ 1. Trafik- og kommunikationsministeren bemyndiges til som motorvej med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet at lade anlægge en ny hovedlandevej vest om Århus fra hovedlandevej 60, motorvejen Kolding-Århus ved Dørup, med et forløb vest om Brabrand Sø til fortsættelse i den del af hovedlandevej 70, motorvejen Hadbjerg-Randers Syd, som er under anlæg.

§ 2. Ministeren bemyndiges til at lade foretage projektering til forberedelse og sikring af anlæg af følgende hovedlandeveje som motorveje/motortrafikveje med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet:

1. En hovedlandevej fra Aalborg/Nørresundby, øst om Hjallerup, vest om Sæby til Frederikshavn.
2. En hovedlandevej fra Aalborg/Nørresundby, øst om Brønderslev og Hjørring til den eksisterende hovedlandevej mellem Bjergby og Hirtshals.

§ 3. Såfremt der i tiden, indtil forslag til anlægslov for de anlæg, som er nævnt i § 2, kan være udarbejdet 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. Erhvervelse kan om fornødent ske ved ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 4. Ministeren bemyndiges til at nedlægge hovedlandevej 431, Århus-Randers, som hovedlandevej for så vidt angår strækningen fra den nye hovedlandevejstilslutning syd for Lisbjerg til skæringen med motorvejen ved Hadbjerg.

§ 5. 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, ændres »øst om Brabrand Sø« til: »vest om Brabrand Sø«.
2. § 2, nr. 2, ophæves.
3. I § 2, nr. 3, ændres »ved Lisbjerg« til: »nord for Geding og Kasted«.
4. § 2, nr. 8, ophæves.
5. § 3 ophæves.

Bemærkninger til lovforslaget

I henhold til § 14, stk. 1, i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 368 af 6. august 1985, 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.

I

Videreførelse af den nordjyske motorvej fra syd for Århus til Hadbjerg, jf. forslaget § 1, § 4 og § 5 (bilag 1)

I henhold til lov nr. 237 af 14. juni 1965 om projektering m.v. af den nord-sydgående motorvej i Jylland indgår strækningen vest om Århus med en linieføring øst om Brabrand Sø.

Da det trak ud med anlægget af denne motorvejsstrækning, dels fordi motorvejsprogrammet på grund af økonomiske nedskæringer var blevet forsinket, dels fordi der ikke mere skønnedes at være trafikalt grundlag for en hurtig gennemførelse af strækningen, og dels fordi der var opstået tvivl om motorvejens linieføring vest eller øst om Brabrand Sø, blev det i 1977 mellem daværende trafikminister Kjeld Olesen og de lokale myndigheder aftalt, at staten anlagde og bestyrede Ringvejen i Århus (fra Viby til Grenåvej) som midlertidig hovedlandevej, indtil motorvejen kom, og at alle hovedlandejevsstrækninger inden for Ringvejen skulle overgå til amtskommunal eller kommunal bestyrelse.

Anlægsloven for Ringvejen, som blev vedtaget i 1978, blev udformet i overensstemmelse hermed. Det blev endvidere anført i bemærkningerne til anlægsloven, at når den jyske motorvej omkring Århus var færdig, forudsattes alle hovedlandejevsstrækninger inden for motorvejen, herunder Ringvejen, nedklassificeret.

Efter Storebæltsaftalen af 12. juni 1986 skal den nordjyske motorvej imidlertid være færdig senest i 1993. Som meddelt Folketingets udvalg om offentlige arbejder ved brev af 20. december 1985 er endvidere Århus Amtsråd og Århus Byråd nu enige om, at motorvejen skal placeres i en linie vest om Brabrand Sø.

Som ligeledes meddelt udvalget har der været nedsat et udvalg med repræsentanter for de lokale myn-

digheder og Vejdirektoratet med den opgave at opstille en vejnetplan for det overordnede vejnet i Århusområdet under hensyn til en vestlig linieføring af den jyske motorvej ved Brabrand Sø. Udvalget har skullet opstille de økonomiske og trafikale vurderinger i relation til en sådan vejnetplan samt en tidsfølgeplan for gennemførelsen af planen under hensyn til motorvejens tidsmæssige gennemførelse som ovenfor nævnt. Endelig har udvalget skullet fremkomme med et forslag til klassificering af de enkelte strækninger i vejnetplanen. I arbejdet er også efter lokalt ønske indgået spørgsmålet om vejindføringer fra motorvejen til havneområdet.

Udvalget har afgivet sin rapport i foråret 1987, og der er principiel enighed om motorvejens linieføring. Spørgsmålet om klassificeringen og dermed opgavefordelingen inden for motorvejen har der derimod ikke været enighed om. Der har derfor været nedsat en fælles arbejdsgruppe med repræsentanter for Århus Amtskommune, Århus Kommune og Trafikministeriet, der skulle drøfte spørgsmålet om den fremtidige klassificering af vejnettet inden for motorvejen ud fra de forudsætninger, der dannedes af den ovennævnte 1977-aftale og Storebæltsaftalen. I drøftelserne er også indgået det af de lokale myndigheder rejste spørgsmål om udbygning af vejforbindelserne fra motorvejen til Århus Havn.

Der er nu enighed mellem ministeriet, Århus Amtsråd og Århus Kommune om et kompromisforslag udarbejdet af embedsmandsgruppen. Aftalen respekterer statens principielle synspunkt om, at der ikke skal etableres statslige vejanlæg inden for Ringvejen og baserer sig samtidig på, at de lokale synspunkter i højere grad er anlægsøkonomiske synspunkter end udtryk for et ønske om, at staten skulle være vejbestyrelse i de centrale dele af Århus. På den nordlige havneindføring sker der en fordeling af udgifterne mellem staten og Århus Kommune, og på den sydlige havneindføring betales udgifterne af Århus Amtskommune. Begge indføringer bliver efter færdiggørelsen kommunale veje i deres helhed inden for Ringvejen.

Forslaget omfatter anlæg af en ca. 28 km lang motorvej fra den eksisterende motorvej, hovedlandevej

60, Kolding-Århus ved Dørup, til den nuværende hovedlandevej 431, Århus-Randers, syd for Hadsbjerg med fortsættelse i den nord for liggende motorvejsstrækning Hadsbjerg-Randers Syd, som er under anlæg i henhold til lov nr. 225 af 22. april 1987.

Med vedtagelsen af dette lovforslag vil der være anlægshjemmel for motorvejen på hele strækningen mellem Grænsen og Aalborg.

Motorvejens linieføring fremgår af bilag I med forbehold for passagen af Århus Ådal, hvor nærmere undersøgelser af funderingsforholdene kan medføre en mere vestlig placering. Ved motorvejens placering er der taget hensyn til, at linieføringen skal tillade en fremtidig motorvejsafgrening til den i § 2, nr. 3, i projekteringsloven af 14. juni 1965 nævnte motorvej mod Djursland.

Motorvejen forventes at få en trafikbelastning på 9.000-11.000 køretøjer pr. døgn (trafikkniveau 1985).

Når motorvejen åbnes, sker der en aflastning af de nord-sydgående vejforbindelser vest for Århus. Der er tale om rute 13, hovedlandevejene 348 og 411 mellem Aalborg og Vejle, og rute 511, landevej 511 mellem Randers og Skanderborg.

Endvidere vil der ske en aflastning af Skanderborgvej, landevej 606, og af den sydlige motorvejsindføring til Århus, hovedlandevej 61, samt af Ringvejen, af Grenåvej, hovedlandevej 401, og af Randersvej, hovedlandevej 431, mellem Hadsbjerg og Lisbjerg.

Motorvejsstrækningen forudsættes anlagt som 4-sporret motorvej med belagte nødspor og med en kronebredde på 26 m.

Projektet indebærer omlægning, forlægning eller regulering af et antal skærende veje samt etablering af 6 tilslutningsanlæg. Det sydligste tilslutningsanlæg, et halvt nordvendt tilslutningsanlæg, er placeret ved kommunevejen Torshøjvej (Århus Kommune), som forudsættes forlagt og udbygget på strækningen fra Skanderborgvej til Edslev. Torshøjvej forudsættes tilsluttet hovedlandevej 61 ved et fuldt tilslutningsanlæg. Herved sikres der adgang til motorvejsystemet fra industri- og boligområderne i Høring, Hasselager, Århus Syd og Tranbjerg.

Endvidere er der forudsat anlagt tilslutningsanlæg ved hovedlandevej 403, Århus-Silkeborg, ved hovedlandevej 407, Århus-Viborg, ved landevej 611, Søftenvej, og ved landevej 527, Løgten-Laurbjerg.

Der anlægges endelig en nordlig forbindelsesvej som motortrafikvej mellem motorvejen vest om Århus og hovedlandevej 431, fra Søften til Lisbjerg. Den endelige fastlæggelse af strækningen vil blive foretaget i forbindelse med projekteringen. Denne vejstrækning påregnes at få en årsdøgntrafik på ca. 5.000 køretøjer (trafikkniveau 1985).

Det er muligt, at det ved den videre projektering vil vise sig hensigtsmæssigt at ændre tilslutningsanlæggenes antal eller placering.

Forslaget har været forelagt Århus Amtsråd, Århus Byråd, Høring Byråd, Hinnerup Byråd og Hadsten Byråd samt Miljøministeriet og Landbrugsministeriet til udtalelse.

Århus Amtsråd og Århus Byråd har ikke principielle bemærkninger til motorvejens linieføring, men ønsker fremhævet, at der ved projekteringen af motorvejens passage af Århus Ådal (fredet), Lyngbygård Ådal og Spørring Å i videst muligt omfang tages hensyn til landskabelige og fredningsmæssige forhold, herunder at der overvejes hel eller delvis brosløsning ved de nævnte passager. Århus Byråd ønsker overføringerne etableret som lavbroer.

Amtsrådet ønsker endvidere, at vejnetsforholdene, herunder tilslutningsanlæg ved landevej 611, Lisbjerg-Haldum, undersøges nøjere, da amtsrådet finder det uhensigtsmæssigt med to parallelt løbende overordnede vejforbindelser fra Søften til Lisbjerg.

Derudover fremhæver amtsrådet en række udpegede kemikalieaffaldsdepoter, som der skal tages hensyn til ved projekteringen, ligesom amtsrådet anmoder om, at det anføres i bemærkningerne, at der ved anlæg af motorvejen skal anvendes flyveaske samt afsvovlingsprodukter fra Studstrupværket, hvor det miljømæssigt er forsvarligt og anlægsteknisk muligt.

De fremhævede spørgsmål og forhold vil alle indgå i overvejelserne ved detailprojekteringen.

Amtsrådet og byrådet forudsætter, at de ovennævnte havneforbindelser samt en vejforbindelse mellem Hasselager og den nye motorvej ved Ormslev, inklusive to tilslutningsanlæg, indgår i anlægsloven som statsveje, idet begge råd lægger vægt på, at disse spørgsmål er afklaret inden lovforslagets vedtagelse.

Ministeriet skal herom henvise til det ovenfor nævnte om den fælles arbejdsgruppe, hvor spørgsmålet om havneforbindelserne er blevet drøftet. I arbejdet er også indgået vejforbindelsen Hasselager-Ormslev. Her er der enighed mellem ministeriet og amtsrådet om, at delstrækningen fra den nuværende motorvej mod vest, inklusive de 2 tilslutningsanlæg, projekteres, anlægges og betales af staten. Efter færdiggørelsen vil strækningen blive overdraget Århus Amtsråd som vejbestyrelse.

Delstrækningen fra den nuværende motorvej mod øst udføres af Århus Amtsråd som vejbestyrelse.

Amtsrådet ønsker endeligt, at en planlagt og byggeliniesikret forlægning af hovedlandevej 407, Århus-Viborg, fra Tilst til vest for Sabro medtages i anlægsloven, således at den øgede trafik på Viborgvej

som følge af motorvejen kan ledes uden om Mundelstrup by, og tilslutningsanlægget ved Viborgvej samtidig kan få sin endelige placering.

Ministeriet må hertil sige, at der ikke på nuværende tidspunkt kan træffes afgørelse om dette arbejdes gennemførelse. Arbejdet må indgå i den landsdækkende prioritering af større almindelige hovedlandeveysarbejder, der finder sted i 1989/90.

Byrådet fremsætter særskilt ønske om, at § 3 i projekteringsloven fra 1965 ændres således, at ministeren bemyndiges til at foretage projektering af en hovedlandevej øst om Brabrand Sø.

Efter ministeriets opfattelse kan der ikke være tale om etablering af to motorveje på statens regning, når staten også har investeret meget betydelige beløb i færdiggørelsen af Ringvejen, der i væsentlig grad betjener samme trafik, som en østlig motorvej ville gøre det.

Hørning Byråd ønsker, at reguleringen af Torshøjvej med de nævnte tilslutningsanlæg må blive fremskyndet til tidligste fase af motorvejsbyggeriet, eventuelt som et selvstændigt arbejde. Dette er ministeriet indstillet på at imødekomme med det forbehold, at der først skal ske en koordinering i relation til jordfordeling med motorvejsanlægget.

Et ønske fra byrådet om underføring af Torshøjvej under den nuværende motorvej for at modvirke støjgener vil blive overvejet i forbindelse med detailprojekteringen, ligesom mulighederne for etablering af jordvolde med overskudsjord vil blive overvejet. Byrådet peger endelig på, at en mulig senere gennemførelse af den regionale »bysti langs Århus Å« vil kræve passage for gående under motorvejsbroen over Århus Å. Spørgsmålet vil indgå i det videre projekteringsarbejde.

Hadsten Byråd og Hinnerup Byråd har ikke bemærkninger til lovforslaget.

Landbrugsministeriet har ikke selvstændige bemærkninger til forslaget til motorvejens linieføring, idet det forudsætter, at jordfordelingskontorets bemærkninger til linieføringen i relation til jordfordeling indgår i de videre overvejelser om den detaljerede placering af motorvejen.

Miljøministeriet har ikke bemærkninger til placeringen ud fra naturfrednings- og planlægningsmæssige hensyn, men forventer, at de støjbelastninger som følge af vejstrækningens etablering, der vil blive påført eventuelle nærliggende boliger, vil blive søgt afhjulpel i forbindelse med detailplanlægningen.

Overslagssummen for det samlede anlæg andrager, inklusive udgifter til arealerhvervelse, projektering, tilsyn og administration, men eksklusive moms, 410 mio. kr. (prisniveau 1. januar 1987).

Udgifterne, eksklusive projekterings-, tilsyns- og administrationsudgifter, andrager 375 mio. kr., der påregnes at fordele sig således:

Finansår	Mio.kr.
1989	10
1990	40
1991	115
1992	110
1993	100

Motorvejen forventes åbnet i 1993.

Som konsekvens af bestemmelsen i lovforslagets § 1 er i forslaget § 4 medtaget bestemmelse om nedklassificering af en strækning af hovedlandevej 431. I forslaget § 5 er medtaget konsekvensændringer i projekteringsloven for den nord-sydgående motorvej i Jylland, lov nr. 237 af 14. juni 1965.

II

Projektering af motorveje/motortrafikveje mellem Aalborg/Nørresundby og Frederikshavn samt mellem Aalborg/Nørresundby og Hjørring, jf. forslaget § 2 og § 3 (bilag 2)

I Storebæltsaftalen af 12. juni 1986 er det i § 8, afsnit 2, anført, at:

»Vejforbindelser i Vendsyssel udbygges til færdiggørelse snarest muligt og senest i 1996 i overensstemmelse med resultatet af det planlægnings- og forberedelsesarbejde, som for tiden foregår i et samarbejde mellem Vejdirektoratet, Nordjyllands Amtskommune og de berørte kommuner.«

Det nævnte arbejde er nu tilendebragt, og en redegørelse foreligger herom i rapporten »Højklassede vejforbindelser nord for Limfjorden«, maj 1987.

Rapporten behandler vejforbindelserne Aalborg-Sæby-Frederikshavn (rute E3) og Aalborg-Brønderslev-Hjørring-Hirtshals (rute 13). De to vejforbindelser er hovedelementerne i den trafikale betjening af Vendsyssels større byområder. Endvidere bærer vejforbindelserne størstedelen af trafikken til og fra udenrigsfærgehavnene Frederikshavn og Hirtshals, og de indgår dermed som led i de internationale forbindelser mellem Nordskandinavien og Centraleuropa.

Behovet for moderne overordnede vejforbindelser ad de to ruter i Vendsyssel vil mest hensigtsmæssigt kunne løses ved at anlægge nye højklassede veje mellem Aalborg/Nørresundby og Frederikshavn og mellem Aalborg/Nørresundby og Hjørring.

Vejforbindelserne kan etableres på to principielt forskellige måder:

enten

ved en »Y-løsning«, hvor vejforbindelserne er sammenløbende på en strækning fra Aalborg/Nørresundby til et sted midt i Vendsyssel, hvorfra de grener ud mod henholdsvis Frederikshavn og Hjørring/Hirtshals,

eller

ved en »V-løsning«, hvor der anlægges to nye af hinanden uafhængige vejforbindelser mellem Aalborg/Nørresundby og Frederikshavn og mellem Aalborg/Nørresundby og Hjørring.

Y-løsningerne, hvoraf der er 3, varierer i udgift fra 750 til 920 mio. kr. for en motortrafikvej forberedt til udbygning til 4-sporet motorvej (dog allerede i første udbygning 4-sporet motorvej på Y-løsningernes fællesstrækning) og fra 900 til 1.100 mio. kr. for en 4-sporet motorvej straks på hele strækningen. V-løsningen koster 900 mio. kr. for en motortrafikvej forberedt for udbygning til 4-sporet motorvej og 1.160 mio. kr. for 4-sporet motorvej straks. Der er tale om anlægsudgifter i prisniveau 1. juli 1986, inklusive arealerhvervelse, men eksklusive projektering og eksklusive moms.

På grundlag af det udførte planlægningsarbejde er der enighed mellem Nordjyllands Amtskommune, de berørte kommuner samt Vejdirektoratet om, at V-løsningen bør foretrækkes, idet den giver den mest effektive vejbetjening i området samt de bedste direkte forbindelser mellem Aalborg/Nørresundby og Frederikshavn og mellem Aalborg/Nørresundby og Hjørring/Hirtshals.

Det er således konstateret, at de anlægsøkonomiske besparelser, der kan opnås ved en Y-løsning, er utilstrækkelige til at tilsidesætte de ekstra fordele, V-løsningen har frem for Y-løsningerne. En V-løsning er den løsning, der bedst støtter amtsrådets strategi for udvikling af regionen i henhold til gældende regionplan, og merinvesteringen fra Y- til V-løsning er godt forrentet selv uden nogen yderligere trafikvækst. Ved en motortrafikvejsløsning er den mindste forrentning af merinvesteringen ca. 12% årligt, og ved en motorvejsløsning skønnes den til ca. 10% årligt.

Baggrunden for disse relativt høje forrentninger af merinvesteringen er først og fremmest, at V-løsningen forløber langs de nuværende betydeligt trafikskabende byer og lokalsamfund ved hovedruterne E3 og 13. V-løsningen giver derfor særlige fordele for lokalsamfundenes regionale trafik i forhold til Y-løsningerne.

Dette lovforslag indeholder derfor bemyndigelse til at projektere og sikre vejlinier i overensstemmelse med V-løsningen. Om der skal være tale om en etapeløsning med motortrafikvej forberedt til 4-sporet motorvej i første omgang eller om motorvej straks, må afhænge af de videre undersøgelser.

Forslaget har været forelagt Nordjyllands Amtsråd, Aalborg Byråd, Dronninglund Byråd, Sæby Byråd, Frederikshavn Kommunalbestyrelse, Brønderslev Byråd, Hjørring Byråd, Løkken-Vraa Kommunalbestyrelse og Sindal Kommunalbestyrelse samt Miljøministeriet og Landbrugsministeriet.

Nordjyllands Amtsråd anbefaler lovforslagets skitse for linieføringsprincip, idet amtsrådet fremhæver, at det ønsker V-løsningen etableret som en motorvejsløsning straks, og at der af hensyn til udviklingen i Vendsyssel sker en samtidig udbygning af de to V-strækninger.

Løkken-Vraa Kommunalbestyrelse tilslutter sig også lovforslaget, idet kommunalbestyrelsen ønsker V-løsningen etableret som motorvej straks og samtidig udbygning af de 2 V-strækninger.

Aalborg Byråd, Sæby Byråd, Frederikshavn Byråd og Sindal Kommunalbestyrelse tilslutter sig ligeledes lovforslaget med tilkendegivelse af, at de ønsker en etablering af motorvej straks.

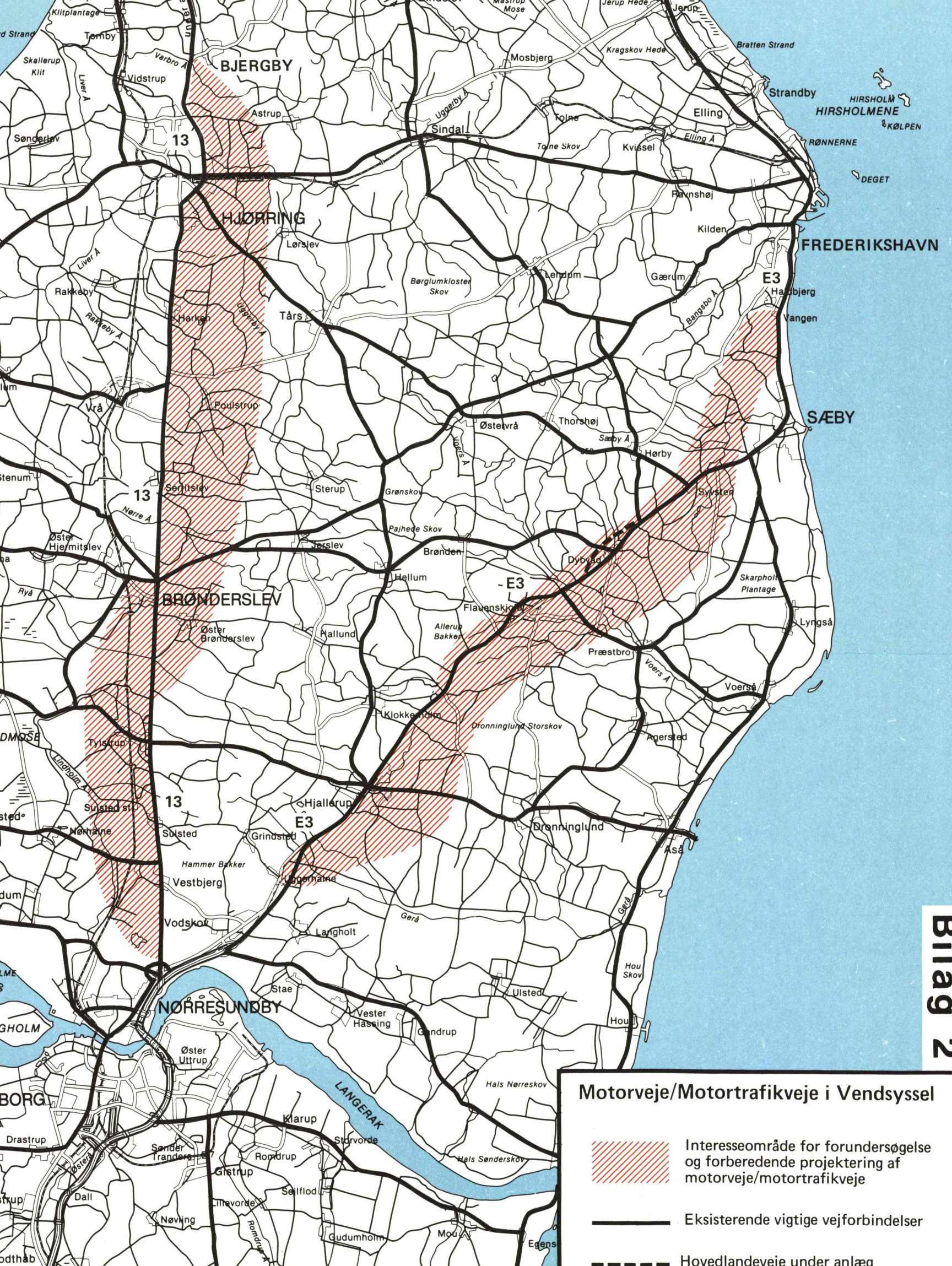
Brønderslev Byråd er også enig i lovforslaget, idet det ønsker de to grene udbygget samtidig og i samme standard af hensyn til en ligelig erhvervsudbygning i landsdelen.

Hjørring Byråd og Dronninglund Byråd tilslutter sig lovforslaget, idet sidstnævnte har fremsat ønske om, at der tages størst muligt hensyn til naturen ved linieføringen gennem Jyske Ås, ved at linieføringen af de nye veje bliver lagt så tæt som muligt på den nuværende E 3.


Om der skal anlægges motorvej straks eller skal vælges en etapeløsning, må som foran nævnt afhænge af de videre undersøgelser. Det samme gælder med hensyn til linieføringens detaljerede placering og tidsplanen for anlæggenes gennemførelse, idet det dog skal lægges til grund i overensstemmelse med Storebæltsaftalen, at anlæggene skal være færdige i 1996 samtidig med vejdelene af en fast Storebæltsforbindelse.


Landbrugsministeriet og Miljøministeriet forudsætter, at de som sædvanlig inddrages i projekteringen.

De samlede udgifter til planlægning og skitseprojektering skønnes at blive ca. 4 mio. kr. (prisniveau 1. januar 1987). Herudover vil der kunne blive tale om udgifter til eventuelle ejendoms erhvervelser til sikring af den senere gennemførelse af anlæggene.

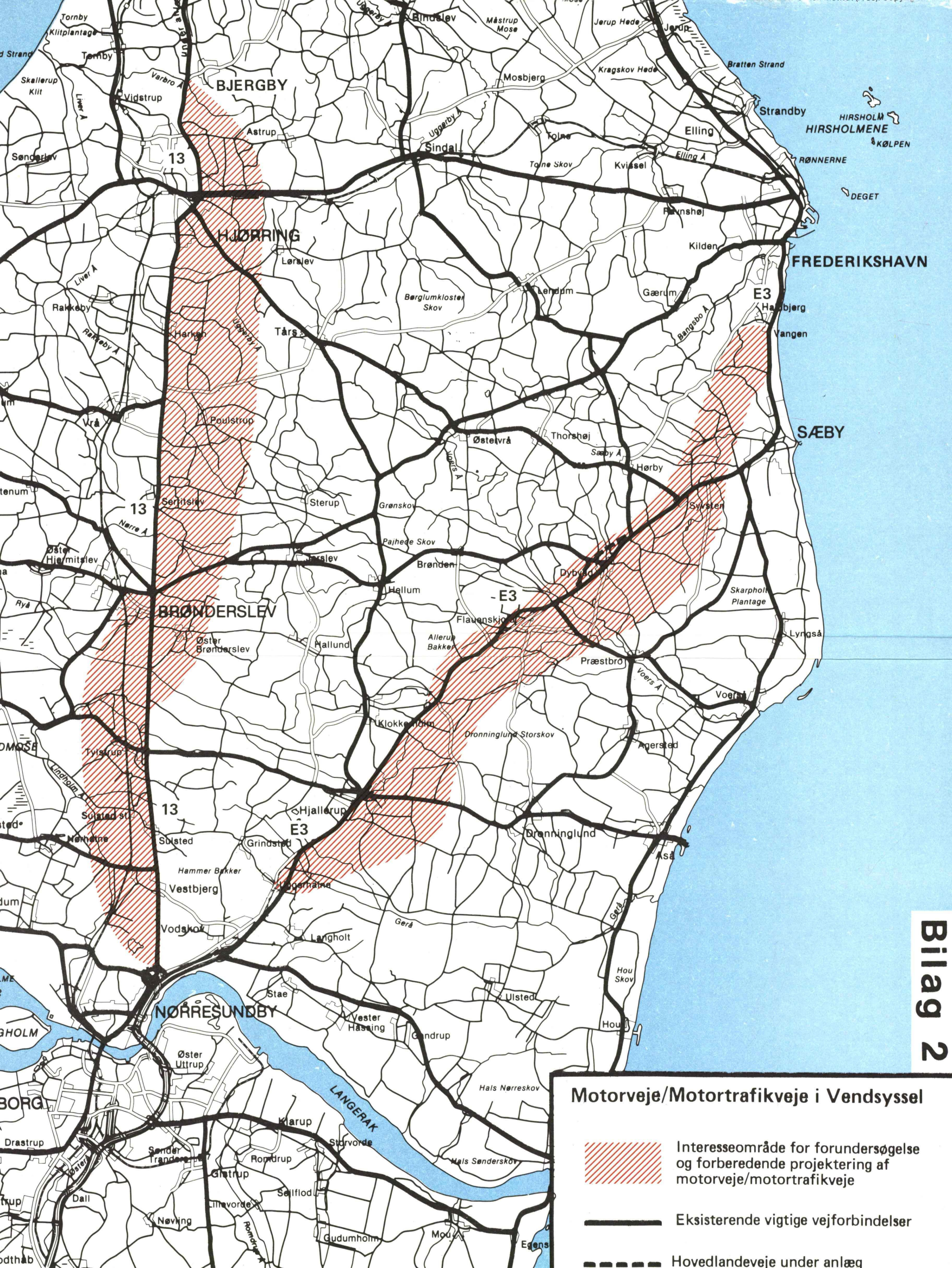


Motorveje/Motortrafikveje i Vendsyssel

 Interesseområde for forundersøgelse og forberedende projektering af motorveje/motortrafikveje

 Eksisterende vigtige vejforbindelser

 Hovedlandeveje under anlæg



Motorveje/Motortrafikveje i Vendsyssel

 Interesseområde for forundersøgelse og forberedende projektering af motorveje/motortrafikveje

 Eksisterende vigtige vejforbindelser

 Hovedlandeveje under anlæg