

Lovforslag nr. L 200. Fremsat den 7. marts 1990 af trafikministeren (Knud Østergaard)

Forslag

til

Lov om visse hovedlandeveisstrækninger

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til at lade anlægge følgende nye hovedlandeveisstrækninger som motorveje med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet:

- 1) En hovedlandevej fra hovedlandevej 70, Århus-Ålborg, ved Vodskov, øst om Hjallerup og vest om Sæby til hovedlandevej 437, Sæby-Frederikshavn, ved Haldbjerg.
- 2) En hovedlandevej fra hovedlandevej 70, Århus-Ålborg, ved Bouet, øst om Brønderslev og Hjørring til hovedlandevej 448, Hjørring-Hirtshals, ved Hirtshals.

§ 2. Ministeren bemyndiges til som hovedlandevej med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet at lade anlægge en vejstrækning fra den i § 1, nr. 2, nævnte hovedlandevej ved Ilbro, sydøst for Hjørring, til den nuværende hovedlandevej 447, Nørresundby-Hjørring, ved Bagterp, syd for Hjørring.

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

- 1) En hovedlandevej mellem Århus og Herning, syd om Skovby, Galten og Låsby, herfra enten nord om Silkeborg eller ad eksisterende ringvej i Silkeborg og derefter syd om Bording, Ikast, Hammerum, Herning og Snebjerg.
- 2) En hovedlandevej mellem Vejle og Holstebro, enten i en vejlinie via Nørre-Snedede og Ikast, øst om Herning, eller i en vejlinie via den såkaldte Diagonalvej, øst om Give og Brande og øst eller vest om Herning, til den

eksisterende motortrafikvej mellem Sinding og Aulum og herfra vest om Aulum til Holstebro.

- 3) En hovedlandevej mellem Århus og Hanstholm, syd om bysamfundene mellem Tilst og Svenstrup, nord om Rødkærskov og i øvrigt med udnyttelse (udbygning) af den eksisterende hovedlandevej mellem Århus og Viborg, fra Viborg til Skive syd om Stoholm og syd og vest om Skive til den eksisterende motortrafikvej nord for Skive, fra Skive til Vilsund ved anvendelse (udbygning) af de nuværende hovedlandeveje (delvis motortrafikveje) over Sallingsundbroen og Vilsundbroen, herfra til den kommende omfartsvej ved Thisted og videre til Hanstholm, øst om Nors og i øvrigt med udnyttelse (udbygning) af den eksisterende hovedlandevej.

§ 4. Såfremt der i tiden, indtil forslag til anlægslov til de i § 3 nævnte anlæg kan være udarbejdet og vedtaget, projekteres eller udføres bygge- 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 fornødne til anlæggenes gennemførelse.

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

§ 5. Ministeren bemyndiges til at nedlægge følgende vejstrækninger som hovedlandeveje:

- 1) Hovedlandevej 436, Nørresundby-Sæby, fra hovedlandevej 70, Århus-Ålborg, ved Brusholt til Sæby, med undtagelse af stræk-

- ningen fra den i § 1, nr. 1, nævnte hoved landejevsstrækning med hovedlandevej 436, nordøst for Syvsten til hovedlandevej 464's indmunding i hovedlandevej 436, sydvest for Sæby.
- 2) Hovedlandevej 437, Sæby-Frederikshavn, fra Sæby til endepunktet af den i § 1, nr. 1, nævnte hovedlandevej ved Haldbjerg.
 - 3) Hovedlandevej 447, Nørresundby-Hjørring, fra begyndelsespunktet af den i § 1, nr. 2, nævnte hovedlandevej ved Bouet til Hjørring.
 - 4) Hovedlandevej 448, Hjørring-Hirtshals, fra Hjørring til Bjergby.

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 anlægges. Nedlæggelse af offentlige veje som hovedlandeveje sker ligeledes ved lov.

I

Anlæg af motorvejsstrækningerne
Nørresundby-Frederikshavn og
Nørresundby-Hirtshals
jf. forslagens § 1, § 2 og § 5
(Bilag 1).

Projekterne for disse motorvejsstrækninger er udført i henhold til § 2 i lov nr. 748 af 7. december 1988 om visse hovedlandeveisstrækninger (projekteringsloven). Denne lov er en konsekvens af Storebæltsaftalen af 12. juni 1986, hvor det i § 8, afsnit 2, er 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 Amts kommune og de berørte kommuner«. I overensstemmelse med resultatet af forhandlinger mellem parterne i Storebæltsaftalen forudsætter lovforslaget, at kun delstrækninger af anlægget åbnes i 1996, medens det samlede anlæg skal stå færdigt i år 2000, jf. nedenfor.

En redegørelse for dette planlægnings- og forberedelsesarbejde findes i rapporten »Højklassede vejforbindelser nord for Limfjorden«, maj 1987.

Projekteringsloven bestemmer, at de nye højklassede hovedlandeveje i Vendsyssel skal anlægges som motorveje/motortrafikveje i overensstemmelse med den såkaldte V-løsning, dvs. som to nye vejforbindelser mellem Ålborg/Nørresundby, øst om Hjallerup, vest om Sæby til Frederikshavn (Frederikshavngrenen) og mellem Ålborg/Nørresundby, øst om Brønderslev og Hjørring til den eksisterende hovedlandevej mellem Bjergby og Hirtshals (Hjørringgrenen). Af bemærkningerne til projekteringslovforslaget fremgår, at det må afhænge af videre undersøgelser, om der skal være tale om en etapeløsning med motortrafikvej forberedt til 4-sporet motorvej i første omgang eller om motorvej straks.

Disse nærmere undersøgelser er nu udført såvel for anlæg af motorvej straks som for etapeløsning med to typer af 2-sporede motortrafikveje som 1. trin.

Undersøgelserne viser, at en 2-sporet motortrafikvej (med 8 m kørebane) forberedt for senere udbygning til 4-sporet motorvej allerede i åbningsåret har et utilfredsstillende serviceniveau på flere delstrækninger.

Det er derefter undersøgt, om en bred 2-sporet motortrafikvej (med 11 m kørebane) forberedt for udbygning til 4-sporet motorvej ville være tilfredsstillende som 1. trin i en trinvis udbygning. Det fremgår af undersøgelsen, at en sådan motortrafikvej i åbningsåret og i en længere årrække frem til og med år 2010 vil have tilstrækkelig kapacitet til en tilfredsstillende afvikling af trafikken. På den anden side svarer de forventede trafikbelastninger på de nye vejforbindelser i Vendsyssel til den forventede trafikbelastning på motorvejen mellem Esbjerg og Kolding og på delstrækninger af motorvejen mellem Århus og Ålborg.

På denne baggrund og med baggrund i et enigt ønske derom fra Nordjyllands Amtskommune og de berørte primærkommuner foreslås det at opgive tanken om en trinvis udbygning og i stedet at anlægge motorvej straks på begge strækninger i deres helhed.

Der vil af økonomiske grunde ikke være mulighed for at overholde fristen i Storebæltsaftalen om færdiggørelse i 1996, når der bliver tale om motorveje straks, men parterne i Storebæltsaftalen er som ovenfor nævnt blevet enige om at ændre fristen for færdiggørelsen til år 2000, hvilket der er lokal tilslutning til. Det er således fra lokal side tilkendegivet, at det ikke er afgørende, om færdiggørelsen sker i 1996 eller år 2000, når blot der bliver tale om etablering af motorveje straks.

Forslaget omfatter anlæg af ca. 46 km motorvej fra Nørresundby (Vodskov) til Frederikshavn (Haldbjerg) og anlæg af ca. 60 km motorvej fra Nørresundby (Bouet) til Hirtshals, idet de nordligste ca. 10 km af hovedlandevej 448 fra Bjergby til Hirtshals, der i dag for de sydligste ca. 6 kms vedkommende er etableret som 2-sporet motortrafikvej, udbygges til motorvej. Denne 10 km lange strækning var ikke omfattet af projekteringsloven, men bør efter de senere udførte undersøgelser indgå i projektet som motorvej.

Udgiften ved denne udvidelse af projektet anslås til 92 mio. kr. i prisniveau januar 1989 (inklusive udgifter til arealerhvervelse, projektering og administration, men eksklusiv moms). Forslaget omfatter endvidere udbygning til 4 spor af en ca. 2,5 km lang strækning af den nuværende hovedlandevej fra motorvejens afslutning ved Haldbjerg til Bangsbostrand syd for Frederikshavn.

Forslaget omfatter desuden anlæg af ca. 2,5 km 2-sporet hovedlandevej fra motorvejen (Hjørringgrenen) til den nuværende hovedlandevej 447, Nørresundby-Hjørring ved Bagterp, syd for Hjørring. Denne hovedlandeveisstrækning er 1. etape af en planlagt forlængning af hovedlandevej 451, Åbybro-Hjørring, og hovedlandevej 452, Hjørring-Frederikshavn, syd om Hjørring. Denne første delstrækning af hovedlandeveisforlægningen foreslås anlagt sammen med motorvejen og som en del af motorvejsanlægget med det formål at etablere forbindelse mellem det nuværende hovedlandeveisnet og motorvejen således, at anlægget bedst muligt kan fungere ved en etapevis gennemførelse. Den vest for hovedlandevej 447 liggende del af hovedlandeveisforlægningen syd om Hjørring vil indgå i Vejdirektoratets landsdækkende prioriteringsundersøgelser af større almindelige hovedlandeveis-anlæg.

Projektet for motorvejen Bouet-Hirtshals indeholder, med samme motivering som ovenfor anført, ombygning af skærende, lokale veje øst for den nuværende hovedlandevej 447 i forbindelse med etablering af tilslutningsanlæg. Det gælder forlægningen af kommunevej nr. 9458, Pvejlev Klostervej, Hjørring Kommune, nord for Poulstrup, af landevej 620, Brønderslev-Frederikshavn, nordøst for Brønderslev, og af kommunevej nr. 7, Øster Brønderslevvej, Brønderslev Kommune, sydøst for Brønderslev. Motorvejsprojektet indebærer derudover omlægning, forlængning og regulering af et betydeligt antal skærende kommune- og landeveje.

Det foreslåede anlæg afløser de nuværende ruter E45 (tidligere E3) og E39 (tidligere rute 13), nemlig henholdsvis de nuværende hovedlandeveje 436, Nørresundby-Sæby, og 437, Sæby-Frederikshavn (fra Sæby til Haldbjerg), henholdsvis de nuværende hovedlandeveje 447, Nørresundby-Hjørring, og 448, Hjørring-Hirtshals (fra Hjørring til Bjergby).

På begge de eksisterende hovedlandeveisstrækninger er der mange delstrækninger med overhalingsforbud eller dårlige overhalingsmuligheder, hvilket specielt i sommerhalvåret medfører, at færgetrækkene sydover ofte afvikles utilfredsstillende langt ned i Vendsyssel.

Årsdøgntrafikken på den eksisterende rute E45 i Vendsyssel varierer fra ca. 7.000 til ca. 10.200 køretø-

jer (trafikniveau 1988) over de enkelte delstrækninger. De største trafikbelastninger findes på delstrækningerne nærmest Nørresundby og Frederikshavn.

På den eksisterende rute E39 i Vendsyssel varierer årsdøgntrafikken fra ca. 3.800 til ca. 11.000 køretøjer (trafikniveau 1988). De største trafikbelastninger findes på delstrækningen mellem Nørresundby og Brønderslev.

Den forventede årsdøgntrafik på de foreslåede vejforbindelser ligger i 1996, mellem ca. 8.100 og 14.000 køretøjer på strækningen Nørresundby-Frederikshavn, mellem ca. 7.800 og 9.400 køretøjer på strækningen Nørresundby-Hjørring og mellem ca. 7.800 og ca. 8.700 køretøjer på strækningen Hjørring-Hirtshals.

Anlægget af de foreslåede vejforbindelser forventes at reducere de årlige uheldsomkostninger med ca. 44 mio. kr. (ved at reducere antallet af uheld med personskade med ca. 43. Beregningen er foretaget ud fra forventet 1996-trafikniveau).

Fra Frederikshavn grenens udgangspunkt i den eksisterende motorvejs endepunkt ved Vodskov forløber linieføringen i den eksisterende tracé frem til Brusholt, hvortil hovedlandevejen er udbygget som 2-sporet motortrafikvej forberedt for udvidelse til 4-sporet motorvej. Fra Brusholt ligger linieføringen fra 0,1 til 2,0 km sydøst for og i store træk parallelt med den eksisterende hovedlandevejstracé til et skæringspunkt med denne øst for Syvsten. Linieføringen løber således øst om Hammer Bakker, øst om Hjallerup, syd om Flauenskjold og Dybvad og syd og øst om Syvsten. Afstandene til byzonearealerne i de nævnte bysamfund vil blive ca. 700 m, ca. 700 m, ca. 500 m og ca. 400 m. Ved passagen af Jyske Ås places vejlinien i en afstand af indtil ca. 150 m sydøst for den nuværende hovedlandevej. Den nøjagtige placering vil ske i samarbejde med Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen, der har meddelt sin principielle godkendelse af en linieføring, der ved passagen af Jyske Ås ligger umiddelbart op ad den eksisterende hovedlandevej sydøst for denne. Principgodkendelsen er betinget af, at Vejdirektoratet senere fremsender en nøjagtig linieføring til godkendelse i Skov- og Naturstyrelsen.

Fra skæringspunktet med den nuværende hovedlandevej nordøst for Syvsten løber linieføringen mod nord, vest om Sæbygård Skov og vest om Sæby med en afstand til byzonearealerne i Sæby på ca. 2 km. Vejlinien føres ind i den eksisterende hovedlandevejstracé ved Haldbjerg, der er motorvejsanlæggets endepunkt. Rute E45 fortsætter derfra mod Frederikshavn ad en 4-sporet hovedlandevej med midterrabat, idet den eksisterende 4-sporede strækning forlænges mod syd til motorvejens endepunkt.

Fra Hjørringgrenens udgangspunkt i tilslutningsanlægget ved Bouet på den eksisterende motorvej forløber linieføringen i den eksisterende hovedlandevejstracé frem til ca. 4 km syd for Vestbjerg. Derfra ligger vejlinien fra 1-2 km vest for og nogenlunde parallelt med den eksisterende hovedlandevejstracé til et skæringspunkt med denne ca. 1,5 km syd for Brønderslev. Linieføringen løber således vest om Vestbjerg, Sulsted og Tylstrup og i en afstand fra byzonearealerne i disse bysamfund på henholdsvis ca. 200 m, ca. 500 m og ca. 700 m (i sidstnævnte tilfælde vil ca. 20 huse i et isoleret byzoneområde dog få en afstand på ca. 100-300 m til vejanlægget).

Det bemærkes, at linieføringen fra Bouet mod nord åbner mulighed for en senere tilslutning af en 3. vejforbindelse over/under Limfjorden, vest for de nuværende vejforbindelser.

Fra skæringspunktet med den nuværende hovedlandevej syd for Brønderslev løber linieføringen mellem Brønderslev og Øster Brønderslev med afstande til byzonearealerne på henholdsvis ca. 500 m og ca. 300 m. Linieføringen fortsætter mod nord i en afstand fra ca. 1-3 km øst for og nogenlunde parallelt med den nuværende hovedlandevej til et skæringspunkt med hovedlandevej 452, Hjørring-Frederikshavn, ca. 1,5 km øst for indmundingen af denne i hovedlandevej 448, Hjørring-Hirtshals. Linieføringen ligger således ca. 500 m øst for Poulstrup og går øst om Hjørring med en afstand til byzonearealerne på mindst ca. 500 m.

Linieføringen fortsætter øst og nord om Hjørring og føres ind i den nuværende hovedlandevej vest for Bjergby. Rute E39 fortsætter derfra mod Hirtshals i den nuværende hovedlandevejstracé. Den eksisterende 2-sporede motortrafikvej fra Bjergby til Hirtshals forudsættes i forslaget ombygget til 4-sporet motorvej, hvis overgang til almindelig 4-sporet hovedlandevej med niveauekryds i Hirtshalsområdet vil blive fastlagt under det videre projekteringsarbejde.

De to motorvejsstrækninger forudsættes anlagt som 4-sporet motorvej med belagte nødspor og med en kronebredde på 26 m.

Projektet omfatter anlæg af følgende tilslutningsanlæg/forbindelsesanlæg:
På Frederikshavngrenen:

Nord for Vodskov ved skæring med kommunevej nr. 9253, Ålborg Kommune, Langholtvej.

Øst for Hjallerup ved skæring med landevej 612, Hjallerup-Aså.

Øst for Flauenskjold ved skæring med landevej 622, Voerså-Flauenskjold.

Nordøst for Syvsten ved skæring med den nuværende hovedlandevej 436, Nørresundby-Sæby.

Ved Haldbjerg ved forbindelsen til den nuværende hovedlandevej 436, Sæby-Frederikshavn. På Hjørringgrenen:

Nord for Bouet ved forbindelsen til den nuværende hovedlandevej 447, Nørresundby-Hjørring.

Vest for Vestbjerg ved skæring med landevej 534, Hostrup-Åbybro, eller ved en eventuel forlængning af denne.

Vest for Tylstrup ved skæring med landevej 520, Tylstrup-Pandrup.

Sydøst for Brønderslev ved skæring med kommunevej nr. 7, Brønderslev Kommune, Øster Brønderslevvej.

Nordøst for Brønderslev ved skæring med forlæggningen af landevej 620, Brønderslev-Frederikshavn.

Nordøst for Poulstrup ved skæring med forlæggningen af kommunevej nr. 9458, Hjørring Kommune, Vrejlev Klostervej.

Sydøst for Hjørring ved skæring med landevej 611, Hjørring-Syvsten.

Øst for Hjørring ved skæring med hovedlandevej 452, Hjørring-Frederikshavn.

Vest for Bjergby ved forbindelsen til den eksisterende hovedlandevej/ved skæring med kommunevej nr. 7034, Hjørring Kommune, Skagen Landevej.

Vest for Åbyen ved skæring med landevej 627, Hirtshals-Uggerby.

Det bemærkes, at det ved den videre projektering kan vise sig hensigtsmæssigt at ændre tilslutningsanlæggenes antal, placering og udformning.

Anlæggene vil blive gennemført i etaper, der betyder en afbalanceret fordeling af åbningen af delstrækninger på de 2 motorveje. Således forudsættes strækningerne Syvsten-Bangsbostrand og Hjørring Syd-Bjergby åbnet i 1996, Vodskov-Jyske Ås og Bouet-Brønderslev i 1997, Brønderslev-Hjørring Syd i 1999 og Jyske Ås-Syvsten samt Bjergby-Hirtshals i år 2000.

De miljømæssige konsekvenser af anlægget af de foreslåede motorvejsstrækninger, herunder konsekvenserne af overflytningen af trafik fra det eksisterende vejnet til de nye vejanlæg, er belyst ved beregning af det samlede anlægs virkning på henholdsvis luftforurening, barrierevirkning, støjbelastning af boliger og trafikuheld med personskaade. Resultaterne af de udførte beregninger er følgende:

Luftforurening

Generne af luftforureningen for det berørte vejnets umiddelbare naboer beregnes på grundlag af indextal for hver enkelt strækning i vejnettet. Indextallet er defineret som et produkt af trafikbelastning, bebyggelsesvægt og strækningslængde. Den samlede virkning på luftforureningen ved åbningen af de to mo-

torvejsstrækninger er en reduktion i det totale luftforureningsindex på 266 enheder. Denne nettovirkning opstår ved en forøgelse i luftforureningsindexet på 429 enheder hidrørende dels fra de to motorveje (381), dels fra de eksisterende veje, fortrinsvis i landområder (48), og en reduktion i luftforureningsinde-

xet på 695 enheder, der i det væsentligste sker langs de nuværende ruter E45 (371) og E39 (248).

Af nedenstående oversigt fremgår emissionen fra vejtrafikken (1000 ton/år) på det berørte vejnet før og efter det nye vejanlægs åbning samt det totale udslip i Danmark og vejtrafikens bidrag hertil. Beregningerne er baseret på 1996-trafikniveau.

Emission (1 000 ton/år)				Totalt udslip i	
	Før åbning	Efter åbning	Ændring	Danmark	Heraf vejtraf
Kulmonooxid	2,3	2,4	+ 0,1	650	582
Kuldioxid	121	136	+ 15	65000	9000
Kvælstofoxider	1,0	1,3	+ 0,3	262	81
Kulbrinter	0,3	0,3	+ 0,02	104	59
Partikler	0,1	0,1	+ 0,009	20	4

Den totale emission stiger således ved åbning af det nye vejanlæg, men den samlede gene ved luftforureningen for vejenes naboer mindskes.

Barriereeffekt og oplevet risiko

Generne ved barriereeffekt og oplevet risiko for det berørte vejnets umiddelbare naboer beregnes ligeledes på grundlag af indextal for hver enkelt strækning i vejnettet. Indextallet er defineret som et produkt af bebyggelsesvægt og vejlængde samt en faktor, der afhænger af trafikbelastning og kørselshastighed. Den samlede virkning på barriereeffekt og oplevet risiko ved en åbning i 1996 af de to motorvejsstrækning-

ger er en reduktion i det før åbningen beregnede indextal på i alt 56 enheder. Denne nettovirkning opstår ved en forøgelse i indextallet på 7 enheder, der stammer fra de eksisterende ruter E45 og E39 i byområderne i Hjørring og Frederikshavn, og en reduktion i indextallet på 63 enheder, der fortrinsvis hidrører fra den sekundære del af vejnettet i såvel by- som landområder.

Støj

Antallet af støjramte boliger før og efter det nye vejanlægs åbning (beregning baseret på forventet 1996-trafikniveau) fremgår af nedenstående oversigt:

Antal støjramte boliger	≥ 75 dB(A)	65-75 dB(A)	55-65 dB(A)	45-55 dB(A)
Før åbning	25	1025	4418	13390
Efter åbning	25	814	4074	11994
Ændring	0	- 211	- 344	- 1396

Ved motorvejens detaljerede tracering (horisontalt og vertikalt) tilstræbes altid overholdelse af Miljøstyrelsens og Vejstøjudvalgets rekkommendation af, at støjniveauet maksimalt er 55 dB(A) ved passage af boligområder, hvilket kan forventes at gøre ændringen i støjbelastningen lidt mere gunstig, end det fremgår af ovenstående oversigt.

Trafiksikkerhed

Det forventede antal uheld med personskade pr. år er beregnet ud fra forventet 1996-trafikniveau på grundlag af uheldsfrekvenser for de indgående vejtyper.

Åbningen af de nye motorveje medfører ifølge beregningerne en reduktion i antallet af personskadeuheld på omkring 43 pr. år.

Denne netto-reduktion opstår som følge af 16 uheld på de nye motorveje (8 på hver) og en forøgelse i uheldstallet på 6 på den begrænsede del af det øvrige vejnet, hvor trafikken stiger. Reduktionen i uheldstal på den del af det øvrige vejnet, hvor trafikken falder, er i alt 65, der fordeler sig som følger:

Rute E39 (landområder)	13
Rute E39 (byområder)	7
Rute E45 (landområder)	28
Rute E45 (byområder)	3
Sekundære vejnet (landområder)	8
Sekundære vejnet (byområder)	6

Vandforurening

Motorvejsanlæggenes afvandingssystemer er baseret på den hovedforudsætning, at alt vand, der falder

på belagte arealer, betragtes som spildevand (afløbsvand).

Afløbsvandet føres til regnvandsbassiner, der placeres med få kilometers mellemrum. Den gennemsnitlige opholdstid for afløbsvandet i regnvandsbassinerne er ca. 1 døgn.

I perioder uden nedbør vil der være et konstant vandspejl i regnvandsbassinerne, der etableres som små vådområder. Afløbet fra regnvandsbassinerne er forsynet med olieudskillere.

I vandindvindingsområder forsynes midterrabbaten med en vandtæt belægning.

Fra regnvandsbassinerne føres afløbsvandet i lukkede ledninger til recipienterne.

Afvandingsprojekterne udarbejdes i samarbejde med amtskommunernes miljøforvaltningsafdelinger og forelægges de pågældende amtsråd til godkendelse.

Regnvandsbassinerne har efter tidligere udførte undersøgelser en betydelig rensende effekt på afløbsvandet, specielt for så vidt angår tungmetaller. Regnvandsbassinerne oprenses efter behov, og det oprensede bundmateriale deponeres på kontrollerede lossepladser.

Forslaget er forelagt Nordjyllands Amtsråd, Ålborg, Brønderslev, Hjørring, Sæby og Frederikshavn Byråd, samt kommunalbestyrelserne i Dronninglund, Løkken-Vrå, Hirtshals og Sindal Kommuner til udtalelse. Udtalelserne foreligger ikke endnu.

Miljøministeriet og Landbrugsministeriet har haft forslaget forelagt.

Miljøministeriet har ingen bemærkninger til lovforslaget, idet ministeriet går ud fra, at man i forbindelse med detailplanlægningen i videst muligt omfang vil søge at afbøde støjulemper, der påføres fritliggende boliger i det åbne land, ud fra samme hensyn som ved passage af boligområder.

Landbrugsministeriet har ingen bemærkninger til hovedprincipperne i de foreslåede linieføringer og kan tilslutte sig forslaget om at anlægge motorvej straks under hensyn til, at en motorvej bedre kan indpasses på harmonisk måde i landskabet, idet minimum for såvel vertikale som horisontale kurveradier er mindre for motorveje end for motortrafikveje.

Landbrugsministeriet henstiller for så vidt angår Hjørringmotorvejen, at det undersøges, om det er muligt at placere vejen vest om Vang Skov og vest om ejendommene Sønder Elkjær og Ny Vrå samt hotellet Gl. Vrå af hensyn til en række store produktionsejendomme. Dette vil blive undersøgt i den videre detailprojektering. Det skal dog bemærkes, at Ålborg Kommune hidtil har ønsket at få placeret vejen så tæt på jernbanelinien som muligt. Endvidere har Skov- og Naturstyrelsen den principielle holdning, at nye

veje i videst muligt omfang søges placeret så tæt på eksisterende veje som muligt. Endelig henstiller Landbrugsministeriet, at passagen gennem Jyske Ås gøres så snæver som mulig, hvilket da også er tanken. Overslagssummen for det samlede anlæg, inklusive udgifter til arealerhvervelse, projektering, tilsyn og administration, men eksklusive moms, andrager 1.726 mio. kr. i prisniveau januar 1989.

Udgifterne, eksklusive moms, projekterings-, tilsyns- og administrationsudgifter andrager 1.569 mio. kr. Udgiften påregnes at fordele sig således:

Finansår	Mio. kr.
1992	19
1993	24
1994	165
1995	297
1996	262
1997	254
1998	223
1999	223
2000	102

Vejanlægget påregnes i sin helhed åbnet for trafik i år 2000. Delstrækninger vil dog kunne åbnes allerede i 1996, jf. ovenfor.

Som konsekvens af bestemmelserne i lovforslagets § 1 og § 2 er i forslaget § 5 medtaget bestemmelser om nedklassificering af de hovedlandevejsstrækninger, der afløses af de i § 1 og § 2 foreslåede vejanlæg.

II

Projektering af motorveje/motortrafikveje
Århus-Silkeborg-Herning, Vejle-Herning-Holstebro
og Århus-Viborg-Skive-Hanstholm,
jf. forslaget § 3 og § 4.
(Bilag 2)

I det midt- og vestjyske område er der gennem længere tid peget på behovet for at få løst en række trafikale problemer gennem etablering af et højklasset vejnet.

For nærmere at belyse behov og muligheder for etablering af et sådant vejnet i området, er der i samarbejde mellem Vejdirektoratet, Ringkøbing, Vejle, Viborg og Århus Amtskommuner samt Herning, Silkeborg, Skive og Viborg Kommuner gennemført en planlægningsundersøgelse, som er beskrevet i rapportererne »De jyske tværveje, Hovedrapport«, maj 1989, og »De jyske tværveje, Erhvervsrapport«, maj 1989, samt i en brochure »De jyske tværveje« januar 1989, alle fra Vejdirektoratet.

Undersøgelsen behandler vejforbindelserne Århus-Silkeborg-Herning (rute 15), Vejle-Herning-Holstebro (rute 18), og Århus-Viborg- Skive-Hanstholm (rute 26). De tre vejforbindelser er hovedårene i den trafikale betjening af de største byer i det midt- og vestjyske område. De knytter området til det danske og europæiske motorvejsnet og til trafikhavnene i Århus og Hanstholm.

Planlægningsundersøgelsen dokumenterer, at der er behov for et overordnet højklasset vejnet ad de tre ruter i Midt- og Vestjylland og behandler en række alternative forslag hertil.

Århus-Herning, rute 15

På baggrund af det udførte planlægningsarbejde er der for så vidt angår den højklassede vej mellem Århus og Herning (rute 15) enighed mellem Århus Amtskommune, de berørte kommuner og Vejdirektoratet om, at en højklasset vej på strækningen fra Århus til Silkeborg bør føres langs den nuværende hovedlandevej nord om Årslev, syd om Skovby, Galten og Låsby.

Ved Silkeborg går Århus Amtskommune og Silkeborg Kommune ind for en udbygning af den nuværende ringvej begrundet i, at en ny vej nord om Silkeborg vil berøre fredede områder langs Gudenåen. Den eksisterende 10 km lange ringvej i Silkeborg vil imidlertid ikke kunne udbygges til en højklasset vej, men kun til firesporet ringgade med mange trafiksignaler. En højklasset vej med motorvejs-, motortrafikvejsstandard må således føres uden om Silkeborg by, og et forløb nord om byen er den eneste realistiske mulighed. Hvilken løsning der skal vælges, må afhænge af de videre undersøgelser.

For strækningen mellem Silkeborg og Herning er der enighed mellem Ringkøbing Amtskommune, de berørte kommuner og Vejdirektoratet om, at en højklasset vej skal forløbe syd om Bording, Ikast, Hammerum, Herning og Snejbjerg.

Vejle-Holstebro, rute 18

For rute 18 er der i planlægningsarbejdet undersøgt to principielt forskellige linier:

1. En vejlinie over Nørre-Snedede, Ikast og Herning.
2. En vejlinie via Diagonalvejen Give-Horsens over Give, Brande og Herning.

Vejlinien via Nørre-Snedede følger den nuværende hovedlandevej Vejle-Viborg (rute 13) til Nørre-Snedede og forløber herfra mod Ikast og Herning, øst om Hammerum og Gjellerup til forbindelse med den eksisterende motortrafikvej nord for Herning og videre vest om Aulum til Holstebro.

Vejlinien via Diagonalvejen og Brande følger rute 13 til Ølholm og den under anlæg værende Diagonal-

vej til Riis sydøst for Give, og herfra den nuværende rute 18 mod Herning i et forløb øst om Brande og øst eller vest om Herning til forbindelse med den eksisterende motortrafikvej nord for Herning og vest om Aulum til Holstebro.

Ringkøbing Amtskommune, Vejle Amt og flere af de kommuner, som rute 18 passerer, har i forbindelse med planlægningsarbejdet anbefalet linien, som følger Diagonalvejen og den nuværende rute 18 via Brande, bl.a. med den begrundelse, at Diagonalvejen udnyttes, og at trafikforholdene for Brande forbedres, samt at linien via Nørre-Snedede berører landbrugsområder og naturområder. En højklasset vej i denne linie vil dog nødvendiggøre en forbedring af vejstandarderne for Diagonalvejsprojektet i forhold til den tidligere planlagte og hermed forøge anlægsudgifterne for Diagonalvejen.

For linien over Nørre-Snedede og Ikast taler, at den er den mest direkte og naturlige linie fra motorvejsl slutningen ved Vejle til det erhvervsmæssige og trafikale tyngdepunkt mellem Herning og Ikast. Samtidig opnås der med denne linie en forbedring for trafikken på rute 13 (Vejle-Viborg) mellem Vejle og Nørre-Snedede. På den nuværende rute 18 vil der, selv om den højklassede vej gennemføres via Nørre-Snedede, være behov for forbedringer - bl.a. en forlægning af hovedlandevejen øst om Brande. På rute 13 vil en forlægning til 39 mio. kr. øst om Nørre-Snedede, som indgår i Vejdirektoratets anlægsprogram, kunne erstattes af den her omhandlede linie.

Hvilken af de to linier der skal vælges, må afhænge af de videre undersøgelser.

Ud over de nævnte vejlinier for rute 18 har også en vejlinie fra Brande via Billund med forbindelse til motorvejen mellem Vejle og Kolding været undersøgt efter forslag fra Brande Kommune. En sådan linie vil medføre en forlængelse af det højklassede vejnet med 10-20 km og eventuelt kræve en dalbro over Vejle Ådal, hvorved der i alt bliver tale om en merudgift på 250-500 mio. kr. Endvidere vil en linie via Billund virke som en parallelvej til motorvejen mellem Kolding og Vejle og den netop udbyggede hovedlandevej mellem Vejle og Billund (rute 28) og ikke forbedre trafikbetjeningen mellem Herning/Ikast og Vejle/Horsens. Linien vil kun få en begrænset trafik i forhold til de øvrige alternativer og er derfor ikke et hensigtsmæssigt alternativ for rute 18. En undersøgelse af behov og muligheder for forbedrede vejforbindelser til Billund Lufthavn kan eventuelt tages op i anden sammenhæng.

Århus-Hanstholm, rute 26

For den højklassede vej mellem Århus og Hanstholm er der mellem Århus Amtskommune, Viborg

Amtskommune, de berørte kommuner og Vejdirektoratet enighed om, at denne kan etableres ved en udbygning omkring de eksisterende veje, idet dog følgende strækninger syd for Skive udbygges i en ny linieføring: Strækningen mellem Tilst og Svenstrup i Århus Amt, hvor vejen føres syd om de mange bysamfund, strækningen ved Rødkærbro, hvor vejen føres ad den allerede planlagte omfartsvej nord om byen, og hele strækningen mellem Viborg og Skive, hvor vejen mest hensigtsmæssigt føres fra det sydlige Viborg, via Stoholm og syd og vest om Skive.

Viborg Amtskommune har sammen med de kommuner i Viborg Amt, som rute 26 passerer her anbefalet en linie, der forløber nord om Stoholm og syd om Skive, via Nr. Søby og Højslev for at skabe bedre vejforhold for Skive. En linieføring syd om Stoholm kombineret med en øst-vestgående forbindelsesvej syd om Skive mellem den nye vej og den eksisterende hovedlandevej mellem Skive og Højslev vil dog langt bedre tilgodese hensynet til en højklasset vejlinie mod Mors og Hanstholm og samtidig løse Skives væsentligste trafikproblemer. Denne linieføring er derfor lagt til grund for lovforslaget.

Nord for Skive udnyttes de eksisterende motortrafikvejsstrækninger i Salling og på Mors og øvrige strækninger udbygges til samme standard, dog med undtagelse af kortere strækninger omkring Salling-sundbroen og Vilsundbroen. Vest for Vilsund føres den højklassede vej ind i hovedlandevejen mellem Oddesund og Thisted (rute 11) og herfra videre i linien for den projekterede omfartsvej ved Thisted frem til hovedlandevejen mod Hanstholm, som udbygges til motortrafikvej og forlægges øst om Nors.

De samlede udgifter for højklassede veje ad de tre ruter beløber sig til 2,7-3,8 mia. kr. ved en udbygning til motortrafikveje/motorveje fordelt med ca. 1,0-1,3 mia. kr. til rute 15, 0,7-1,2 mia. kr. til rute 18 og 1,0-1,3 mia. kr. til rute 26.

Dette lovforslag indeholder bemyndigelse til at projektere og sikre vejlinier i overensstemmelse med ovenstående.

Forslaget har været forelagt Viborg Amtsråd, Bjerlingbro Kommunalbestyrelse, Fjends Kommunalbestyrelse, Hanstholm Kommunalbestyrelse, Hvorslev Kommunalbestyrelse, Kjellerup Byråd, Morsø Kommunalbestyrelse, Sallingsund Kommunalbestyrelse, Skive Byråd, Spøttrup Kommunalbestyrelse, Sundsøre Kommunalbestyrelse, Thisted Byråd og Viborg Byråd. Århus Amtsråd, Århus Byråd, Galten Byråd, Ry Byråd, Silkeborg Byråd, Gjern Byråd og Hammel Byråd. Ringkøbing Amtsråd, Ikast Byråd, Herning Byråd, Brande Byråd, Holstebro Byråd, Aulum-Haderup Kommunalbestyrelse og Trehøje Kommunalbestyrelse. Vejle Amtsråd, Vejle Byråd, Jelling Byråd,

Give Byråd, Tørring-Uldum Kommunalbestyrelse og Nørre-Snede Kommunalbestyrelse samt Miljøministeriet og Landbrugsministeriet.

Viborg Amtsråd og kommunalbestyrelserne i Viborg Amt tiltræder lovforslaget, idet amtsrådet dog har anbefalet et alternativt forløb for rute 26 mellem Viborg og Skive – nord om Stoholm og syd om Skive via Nr. Søby og Højslev. Det anføres, at denne linieføring på væsentlige punkter forbedrer vejforholdene i Skive, giver god sammenhæng i det overordnede vejnet og de bedste adgangsforhold til det regionale erhvervsområde ved Vinkel. Endvidere at linien skønnes at være landskabeligt heldigere, give bedre mulighed for etapeopdeling og at være økonomisk konkurrencedygtig i forhold til lovforslagets projekt. Amtsrådet tiltræder imidlertid lovforslagets projekt med en linieføring for rute 26 syd om Stoholm og en forbindelsesvej syd om Skive til Højslev/Nr. Søby, idet amtsrådet finder, at dette forslag på væsentlige punkter tilgodeser de samme interesser som amtsrådets forslag. Amtsrådet forudsætter her, at forbindelsesvejen syd om Skive under det videre projekteringsarbejde ses i sammenhæng med rute 26-projektet.

Skive Byråd gør indsigelse mod lovforslagets linieføring syd om Stoholm, men accepterer forslaget under forudsætning af, at forbindelsesvejen syd om Skive gøres til en integreret del af projektet og realiseres som en tidlig 1. etape.

Fjends Kommunalbestyrelse tiltræder lovforslaget med linieføringen syd om Stoholm kombineret med en øst-vestgående forbindelsesvej syd om Skive og Højslev. De øvrige kommunalbestyrelser og byråd i Viborg Amt tiltræder lovforslaget uden bemærkninger.

Det er ministeriets opfattelse, at en linieføring nord om Stoholm og via Nr. Søby er uhensigtsmæssig for en overordnet højklasset vejforbindelse, idet den herved vil få et meget kurvet forløb og delvis forløbe i byområder. Herved fås en uheldig sammenblanding af overordnet og lokal trafik. Linieføringen er derfor ikke indeholdt i interesseområdet for de videre undersøgelser. Spørgsmålet om en øst-vestgående forbindelsesvej vil blive taget op med Viborg Amtsråd og Skive Byråd inden fremsættelse af anlægslovsforslag.

Århus Amtsråd fremhæver, at hensynet til landskabsinteresserne specielt omkring Gudenådalene bør prioriteres højere end hensynet til en gennemgående højklasset vejstandard for rute 15 ved Silkeborg (forlægning nord om Silkeborg). Såvel denne mulighed som en udbygning af den eksisterende ringvej i Silkeborg er indeholdt i lovforslaget.

Silkeborg Byråd tiltræder lovforslaget uden bemærkninger.

Århus Byråd og de øvrige kommunalbestyrelser i Århus Amt tiltræder ligeledes lovforslaget.

Ringkøbing Amtsråd anbefaler lovforslaget med bemærkning om, at rute 15 ønskes udbygget som højklasset forbindelse på hele strækningen mellem Århus og Herning. For rute 18 anfører amtsrådet, at der ved eventuel valg af en vejlinie via Nørre-Snedede forudsættes, at der sker en forlægning af den eksisterende rute 18 uden om Brande.

Herning Byråd har tilsvarende bemærkninger som Ringkøbing Amtsråd. Tilsvarende gælder de øvrige byråd og kommunalbestyrelser i Ringkøbing Amt.

Vejle Amtsråd tiltræder lovforslaget under forudsætning af, at det ikke får indflydelse på tidspunktet for anlæg af Diagonalvejen og en løsning på trafikproblemerne i Nørre-Snedede. Amtsrådet anbefaler, at udbygning af rute 18 sker via Diagonalvejen set ud fra planlægningsmæssige, økonomiske og landskabsmæssige synspunkter.

Nørre-Snedede Kommunalbestyrelse giver udtryk for stor utilfredshed over, at den planlagte forlægning af rute 13 øst om Nørre-Snedede inddrages i planlægningen for rute 18 med frygt for en yderligere udskydelse på løsningen af trafikproblemerne i Nørre-Snedede by.

Tørring-Uldum Kommunalbestyrelse anbefaler linieføringen via Diagonalvejen og kan ikke anbefale Nørre-Snedelinien af hensyn til landbrugsmæssige og naturmæssige interesser.

Jelling Byråd og Give Byråd anbefaler ligeledes linieføringen for rute 18 via Diagonalvejen. Give

Kommune frygter, at en linieføring omkring Nørre-Snedede vil forringe transportmulighederne for en række større virksomheder ved den nuværende rute 18. Give Kommune mener endvidere, at Billund Lufthavn bør inddrages i planerne for rute 18.

Det er ministeriets opfattelse, at Diagonalvejen med valg af Nørre-Snedelinien fortsat vil kunne sikre virksomhederne i Brande og Giveområdet hurtig forbindelse til motorvejssystemet, samt at de allerede foretagne undersøgelser ikke er tilstrækkelige til valg mellem Nørre-Snedelinien og linien via Diagonalvejen og langs den eksisterende rute 18, hvorfor supplerende undersøgelser må foretages. Disse undersøgelser indebærer ikke i sig selv en udsættelse af løsningen på Nørre-Snededes trafikproblemer, idet undersøgelserne vil kunne afsluttes, før den nu planlagte omfartsvej ved Nørre-Snedede igangsættes.

De øvrige kommunalbestyrelser og byråd i Vejle Amt har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Miljøministeriet har ingen bemærkninger til lovforslaget, idet ministeriet forudsætter, at der i forbindelse med projekteringsarbejdet foretages miljøkonsekvensvurderinger.

Landbrugsministeriet anbefaler de vejlinier, der følger de eksisterende veje mest muligt og henstiller, at Jordbrugsdirektoratets jordfordelingskontor inddrages i projekteringsarbejdet for så vidt angår valg af linieføring.

De samlede udgifter til planlægning og skitseprojektering skønnes at blive 15-20 mio. kr. (prisniveau 1. januar 1989). Herudover vil der kunne blive tale om udgifter til eventuelle ejendomserhvervelser til sikring af den senere gennemførelse af anlæggene.