

Lovforslag nr. L 193. Fremsat den 22. marts 1995 af trafikministeren (Jan Trøjborg)

Forslag

til

Lov om udvidelse af Helsingørmotorvejen og anlæg af 1. etape af Tværvej samt anlæg af omfartsvej Viborg Syd

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til at udvide hovedlandevej M14, Helsingørmotorvejen, til 6 spor plus nødspor på strækningen nord for København fra de sydvendte motorvejsramper i tilslutningsanlægget ved landevej 522, Øverødvej, frem til forbindelsesanlægget mellem Helsingørmotorvejen og hovedlandevej M3, Motorringvejen, syd for landevej 512, Klampenborgvej.

§ 2. Ministeren bemyndiges til som motortrafikvej med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet at lade anlægge en ny hovedlandevej (1. etape af Tværvej) i Høje-Taastrup Kommune fra landevej 531, Sydvej, mod

nord til hovedlandevej M11, Holbækmotorvejen.

§ 3. Ministeren bemyndiges til at lade anlægge en ny hovedlandevej i Viborg (Søndre Ringvej) i forlængelse af hovedlandevej 410, Vestre Ringvej, fra hovedlandevej 417, Holstebrovej, til hovedlandevej 348, Vejle-Viborg, ved Koldingvej.

§ 4. Ministeren bemyndiges til at nedlægge hovedlandevej 417, Viborg-Holstebro, fra hovedlandevej 348, Vejle-Viborg, til hovedlandevej 410, Vestre Ringvej i Viborg.

Bemærkninger til lovforslaget

I henhold til § 14, stk. 1 i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 532 af 20. juni 1994, 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.

1. Indledning

I december 1992 indgik Trafikministeriet, Finansministeriet og Københavns Amt en principaftale med forbehold for amtsrådets godkendelse om at gennemføre fire større vejanlæg i Hovedstadsområdet. Aftalen omfattede udbygning af Helsingørmotorvejen og Motorringvejen og nyanlæg af 1. etape af Tværvej og 1. etape af Frederikssundsmotorvejens forlængelse. Disse anlæg indgik ligeledes i regeringens overordnede trafikplan, Trafik 2005.

Københavns Amtsråd har i marts 1994 meddelt, at principaftalen ikke kunne opnå amtsrådets tilslutning. Aftalen bortfaldt hermed.

Trafikministeren har herefter undersøgt mulighederne for at løse nogle af de mest presserende problemer for vejtrafikken i hovedstadsområdet finansieret med de midler, der var afsat til statens andel i den ovenfor omtalte samfinansieringsaftale.

På denne baggrund forudsættes gennemført følgende projekter:

- 1) Udbygning fra 4-sporet til 6-sporet profil af Helsingørmotorvejen på strækningen Øverødvej-Jægersborg
- 2) Anlæg af 1. etape af Tværvej som 2-sporet motortrafikvej
- 3) Udbygning fra 4-sporet til 6-sporet profil af Amagermotorvejen fra Gl. Køge Landevej til Tårnbymotorvejen
- 4) Indførelse af trafikinformatik, som kan forbedre trafikafvikling og trafikikkerhed på motorvejene i hovedstadsområdet, fortrinsvis på Motorringvejen.
- 5) Etablering af støjafskærmning langs nogle af de mest støjbelastede hovedlandevejsstrækninger.

Med nærværende lovforslag søges anlægsbemyndigelse til de to førstnævnte projekter, Helsingørmotorvejen og Tværvej.

I forbindelse med gennemførelsen af Tårnbymotorvejen, der som et led i Øresundsforbindelsens landanlæg påregnes åbnet i 1997, bliver der trafikalt behov for at udvide Amagermotorvejen til 6 spor på strækningen fra Gl. Køge Landevej til Tårnbymotorvejen. Amagermotorvejen er forberedt for udvidelse til 6 spor, idet udvidelsen var forudsat i anlægsloven (Lov nr. 321 af 10. juni 1976).

Udvidelsen på Sjællands-siden skal foretages ind mod vejmidten, idet midterrabatten er udlagt med en bredde passende til dette formål. Udvidelsen på broerne over Kalvebodløbet skal ske alene ved en ændret afstribning af de eksisterende brodæk. På Amager-siden skal udvidelsen foretages ud mod vejsiderne, men inden for den eksisterende vejdæmning.

Kapacitets- og sikkerhedsproblemerne på især Motorringvejen, men også på øvrige veje i hovedstadsområdet, søges reduceret ved indførelse af trafikinformatik. Dette betyder, at der ved hjælp af moderne teknologi opsamles data om trafikken hastighed og sammensætning. Oplysningerne databehandles og benyttes som grundlag for at give trafikanterne information om trafiksituationen ved hjælp af variable skilte f.eks. med angivelse af vejledende maksimalhastighed – og via trafikradio. Selvom vejenes fysiske kapacitet ikke ændres, forventes der med de omtalte foranstaltninger opnået forbedringer i form af en mere glidende og sikker trafikafvikling.

Udvælgelsen af de strækninger, hvor der skal etableres støjafskærmning, vil ske med udgangspunkt i Vejdirektoratets støjkortlægning, der forventes afsluttet i løbet af 1995.

Lovforslaget omfatter endvidere bemyndigelse til anlæg af en omfartsvej i Viborg Syd.

1.1. Helsingørmotorvejen

Helsingørmotorvejen på strækningen fra Lyngbyvej til Hørsholm er Danmarks ældste motorvejsstrækning åbnet i 1956.

Strækningen udgør sammen med Motorringvejen vest om København den overordnede ringvejsforbindelse uden om København og indgår i Europavejsruterne E 47, Helsingør-Rødby, og E 55, Helsingør-Gedser.

Helsingørmotorvejen tjener også som radialvej for København. Lidt under halvdelen af trafikken kører således i retning mod København. De seneste år har vejens betydning som radialvej været aftagende, og denne tendens vil fortsætte de kommende år, bl. a. som en følge af anlægget af Tårnbymotorvejen.

Strækningen fra Lyngbyvej til Hørsholm opfylder kun delvis de standardkrav, som i dag stilles til nye motorveje. Den er desuden planlagt på et tidspunkt, hvor man ikke forventede en så betydelig stigning i vejtrafikken, som tilfældet har været gennem en årække.

Med en årsdøgntrafik på op til 63.000 biler er Helsingørmotorvejens kapacitet flere steder fuldt udnyttet. I de seneste 10-15 år har trafikken været så intens, at kapacitetsgrænsen dagligt overskrides i myldretiden med kødannelser, forsinkelser og trafikuheld til følge. Kødannelserne rammer såvel den individuelle som den kollektive trafik på strækningen. Der er mange materielskadeuheld, især i forbindelse med bagendekollisioner.

Ud over generne for de trafikanter, der benytter strækningen, er der følgevirkninger for de dele af det lokale vejnet, der benyttes som alternativ til motorvejsstrækningen. Dette vejnet, der delvis forløber gennem boligområder, belastes således af gennemkørende trafik, der ville benytte sig af Helsingørmotorvejen, såfremt der kunne tilbydes acceptable forhold på denne.

På strækningen er gennem de senere år oparbejdet et betydeligt behov for renovering af belægninger og broer. Gennemførelsen af disse arbejder har afventet resultaterne af overvejelserne om vejens udbygning. Kun de mest nødtørftige reparationer er blevet foretaget. Renoveringsarbejder vil med fordel kunne foretages i forbindelse med en udbygning af vejen.

Disse forhold er nærmere beskrevet i Vejdirektoratets rapport fra 1987 »Helsingørmotorvejen M14 Jægersborg-Isterødvej, Vedligeholdelse og udbygning«.

Vejdirektoratet udsendte i 1993 rapporten »Helsingørmotorvejen-Motorringvejen, Udbygning til 6 spor fra Øverødvej til Jyllingevej«. Denne rapport ajourfører rapporten om Helsingørmotorvejen fra 1987.

Rapporten fremlægger et projekt til udbygning af de to vejstrækninger og redegør for de trafikale, økonomiske, trafikikkerhedsmæssige og miljømæssige konsekvenser af en udbygning af de to vejstrækninger hver for sig og samlet. Rapporten er udarbejdet i samarbejde med Københavns Amt, HT og de berørte omegnskommuner.

I rapporten er endvidere undersøgt, i hvilket omfang trafikken på Helsingørmotorvejen vil blive på-

virket af den kommende faste forbindelse over Øresund.

Rapporten har været forelagt Københavns Amt og de berørte omegnskommuner samt Københavns Kommune, HT og Skov- og Naturstyrelsen. Høringen har givet anledning til følgende bemærkninger vedrørende Helsingørmotorvejen:

Københavns Amt tilslutter sig projektet. Det anbefales, at der i forbindelse med detailprojekteringen udføres supplerende vurderinger af projektets indflydelse på støjbelastning og luftforurening på det omkringliggende lokale vejnet samt af koncentrationen af luftforurening på såvel motorvejen som de lokale veje. Endvidere, at det bør sikres, at afledningen fra hver enkelt regnvandsbassin afstemmes i henhold til den enkelte recipients kvalitetsmålsætning og hydrauliske kapacitet. Endelig anbefales det at undersøge, om det, uden at forøge de samlede udgifter til støjafskærmning, er teknisk muligt og hensigtsmæssigt at ændre den foreslåede støjafskærmning med henblik på at opnå yderligere reduktion af antallet af boliger med støjbelastning over 65 dB(A).

Søllerød Kommune fremhæver behovet for udvidelse af Helsingørmotorvejen, da den manglende kapacitet forårsager et stigende pres på lokalvejnettet. Ud over den i rapporten foreslåede støjafskærmning ønskes støjafskærmning langs Langebjerg og Nærum Vænge syd for Skodsborgvej.

Lyngby-Taarbæk Kommune anbefaler udvidelsen af Helsingørmotorvejen. Frakørslen til Klampenborgvej fra nord, som i dag sker via Lundtoftegårdsvej, ønskes flyttet til Klampenborgvej.

Skov- og Naturstyrelsen har i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20 m.v. meddelt sin principgodkendelse af forslaget på vilkår, som nærmere omtales under afsnit 2.5 vedrørende konsekvenser for landskab og natur.

Helsingørmotorvejen står som nævnt foran betydelige renoveringsarbejder. Disse arbejder vil mest hensigtsmæssigt kunne gennemføres samtidig med en udbygning af vejen. Der foreslås givet bemyndigelse til at udvide motorvejen i forbindelse med denne renovering.

Forslaget omfatter udbygning til et smalt 6-sporet profil, som kan gennemføres, uden at det i første omgang bliver nødvendigt at udskifte broerne ved Egebækvej, Rævehøjvej og Klampenborgvej. Derimod skal broerne ved Skodsborgvej, Mølleåen og Lundtoftevej under alle omstændigheder udskiftes, fordi en renovering af disse vil være uforholdsmæssigt dyr.

Ved udvidelsen af Helsingørmotorvejens tværprofil reserveres plads til en senere udvidelse til 6-sporet standardprofil, som vil kunne gennemføres, når bro-

erne ved Klampenborgvej, Rævehøjvej og Egebæk-
vej en gang med tiden skal fornyes.

Tilslutnings- og forbindelsesanlæggene tilpasses
det smalle 6-sporede profil, men ændres iøvrigt ikke.

1.2. Tværvej i Høje-Taastrup Kommune

Der har gennem en lang årrække været planer om
anlæg af en overordnet ydre ringvejsforbindelse om-
kring København, oprindeligt benævnt B5, senere
benævnt M5.

Den 8. juni 1967 vedtog Folketinget en projekte-
ringslov (Lov nr. 252) for en hovedlandevej udbyg-
get som motorvej fra Helsingørmotorvejen ved
Brønsholm vest om Farum og Taastrup til Kilde-
brønde med mulig forlængelse til Vest- og Sydmo-
torvejen.

Ringmotorvej M5 indgik derefter som den over-
ordnede vejforbindelse i den planlagte nord-sydgå-
ende transportkorridor, som var en del af hoved-
strukturen i Regionplan 1973 for Hovedstadsregio-
nen.

I Regionplan 1989 er motorvejsprojektet M5 er-
stattet af en 2-sporet vej, »Tværvej«, som forudsæt-
tes etableret, delvis ved nyanlæg, delvis ved benyt-
telse af eksisterende veje, som overordnet forbindelse
fra Høje Taastrup-knudepunktet via Måløv-knu-
depunktet til Allerød.

Rapporten om Hovedstadsområdet Trafik, juni
1988, støtter dette forslag og begrundet det med be-
slutningen om at etablere den faste Øresundsforbin-
delse mellem København og Malmø – og dermed
ikke mellem Helsingør og Helsingborg – samt med,
at knudepunkts-centrene i transportkorridoren nu
forventes at få et mindre omfang end oprindeligt
planlagt.

Efter anmodning fra Trafikministeren har Vejdi-
rektoratet efterfølgende forestået et undersøgelsesar-
bejde vedrørende Tværvejs betydning for regionen.

Resultatet af undersøgelsen foreligger i rapporten
»Tværvej, en ny vejforbindelse fra Høje Taastrup
centret over Måløv centret til Hillerødmotorvejen«,
Vejdirektoratet april 1993 (»Tværvejs-rapporten«).
Her er undersøgt alternative projektforslag for en ny
overordnet vej på tværs af byfingrene mod Roskilde
og Frederikssund, fra Høje Taastrup til Måløv knu-
depunkt og videre mod nord til forbindelse med Hil-
lerødmotorvejen via landevejen Nymøllevej. Endvi-
dere er undersøgt en forlængelse mod syd til lande-
vej 526, Tune Landevej, hvorfra der er forbindelse til
M 10, Køge Bugt Motorvejen.

Det af lovforslaget omfattede projekt er i overens-
stemmelse med rapportens 1. etape af Tværvej (Syd-
vej – Holbækmotorvejen). Denne vejstrækning er

beliggende i den planlagte tracé for Ringmotorvej
M5 og samtidig inden for det område, der i Region-
planen er reserveret til transportkorridorformål. An-
lægget af 1. etape af Tværvej foregriber ikke stilling-
tagen til linieføringen for efterfølgende etaper.

Vejanlægget er som nævnt en delstrækning af den
planlagte »Tværvej«, der skal forbinde erhvervsud-
viklingsområderne i Høje Taastrup og Måløv. Tvær-
vej vil ud over biltilgængeligheden også skabe mu-
lighed for etablering af en højklasset S-busforbindel-
se mellem disse knudepunkter, som i retningslinierne
for erhvervslokalisering i Regionplan 1993 for
Københavns Amt er tillagt væsentlig betydning.
Tværvej vil endvidere blive af stor betydning for be-
tjeningen af det nye store godsterminalområde/
transportcenter i Høje Taastrup. Området er udpe-
get til et overordnet transportknudepunkt til aflast-
ning af de mere centrale byområder og indeholder
idag bl.a. DSB's kombiterminal og Danske Fragt-
mænds fragtcntral. Transportcentret har således be-
tydning for den udvikling af containertrafikken på
bane, som regeringen ønsker fremmet.

Med anlæg af Tværvejs 1. etape fra Sydvej til Hol-
bækmotorvejen vil der være skabt en tiltrængt for-
bedring af vejbetjeningen af godsterminalområdet,
og samtidig sker der en aflastning af lokale veje for
tung lastbiltrafik.

Københavns Amt har som led i planlægningspro-
cessen vedrørende etablering af 1. etape af Tværvej
udarbejdet Regionplantillæg nr. 2 til Regionplan
1993, som blev vedtaget af amtsrådet den 17. august
1994.

Regionplantillæg nr. 2 udgør sammen med Re-
gionplan 1993 det regionplanmæssige grundlag for
anlæg af 1. etape af Tværvej mellem Sydvej og Hol-
bækmotorvejen.

Regionplantillægget indeholder retningslinier for
beliggenhed og udformning af vejanlægget med til-
hørende redegørelse, der omfatter en vurdering af
anlæggets miljømæssige konsekvenser – en VVM-re-
degørelse.

De i høringsperioden modtagne indsigelser til for-
slaget er resumeret og vurderet i »Planlægningsnotat
nr. 18, Vurdering af indkomne høringssvar til For-
slag til Regionplantillæg nr. 2«, som er indgået i
amtsrådets behandling af sagen. Amtsrådet har ikke
på baggrund af indsigelserne fundet anledning til at
ændre regionplantillæggets retningslinier.

I tilknytning til regionplantillægget er udarbejdet
følgende rapporter: »Skitseprojekt, Tværvej 1. etape
og Sydvejs forlængelse, Beskrivelse«, Københavns
Amt januar 1994, med tegningsbilag. »Tværvej – 1.
etape og Sydvejs forlængelse, Landskabelig udform-
ning«, Københavns Amt, december 1993. Desuden

er udarbejdet notater vedrørende støjmæssige forhold, luftforureningsforhold, overfladevand, grundvandsforhold og affaldsdepoter.

1.3. Omfartsvej Viborg Syd

Regeringen vedtog i 1993 en beskæftigelsespakke, der på vejområdet giver mulighed for at sætte projekter i gang, der sanerer trafikbelastede byer samt gavner miljø og trafikikkerhed.

Blandt disse projekter er Omfartsvej Viborg Syd, der udgør 3. etape af et omfartsvejsystem ved Viborg og er et led i udbygningen af rute 26, Århus-Hanstholm, til højklasset vej, jf. projekteringslov, Lov nr. 280 af 2. maj 1990.

Viborg by gennemskæres af ialt tre hovedlande-vejs-forbindelser – rute 13, 16 og 26. Rute 13 forløber fra Vejle over Viborg til Støvring syd for Aalborg, rute 16 fra København over Hundested, Grenå, Randers, Viborg og Holstebro til Ringkøbing, mens rute 26 forløber fra Århus til Hanstholm gennem Viborg og Skive.

De tre ruter har i en årrække haft fælles forløb på en del af den nord-sydgående Ringvej, som samtidig fungerer som fordelingsvej i den centrale del af Viborg. Det medfører et stort trafikpres i byen, hvilket er belastende både trafikikkerhedsmæssigt og miljømæssigt. Ikke mindst den gennemkørende lastbiltrafik giver anledning til problemer.

Trafikbelastningen var i 1994 på 11.000-20.000 biler i døgnet på Ringvejen gennem Viborg.

Der har siden slutningen af 1970'erne været udarbejdet en række forslag til omfartsveje ved Viborg. I 1988 opnåedes enighed mellem Viborg Byråd, Viborg Amtsråd og Vejdirektoratet om at etablere et omfartsvejsystem nord, vest og syd om Viborg by, som beskrevet i rapporten »Overordnede veje i Viborg-området« Vejdirektoratet, marts 1988.

En del af omfartsvejsystemet er anlagt, idet 1. etape, Nordre Ringvej, og 2. etape, Vestre Ringvej, blev åbnet for trafik i henholdsvis efteråret 1993 og sommeren 1994. Rute 16 er herved ført uden om Viborg.

For at også rute 13 og rute 26 kan føres uden om Viborg mangler to etaper, henholdsvis i Viborg Syd og i Viborg Nord.

I Viborg Syd foreslås som 3. etape etableret Søndre Ringvej i forlængelse af Vestre Ringvej fra Holstebrovej til Ringvejen. Herved vil rute 26-trafikken kunne benytte omfartsvejen vest om Viborg.

I Viborg Nord planlægges som 4. etape på et senere tidspunkt en forlægning af hovedlandevej 411, Viborg-Støvring, i forlængelse af Vestre Ringvej fra Nordre Ringvej/Skivevej til Loldrup i Viborg Nord.

Med denne forlægning vil rute 13 blive ført vest om Viborg.

I omfartsvejen vest om Viborg indgår desuden en strækning af den tidligere kommunevej Agerlandsvej. Strækningen er opklassificeret til hovedlandevej i forbindelse med åbningen af 2. etape og indgår herefter i hovedlandevej 410, Vestre Ringvej i Viborg.

Ifølge planen for udbygning af rute 26, Århus-Viborg-Hanstholm, til motorvej/motortrafikvej omlægges rute 26 på strækningen mellem Viborg og Skive, således at den føres fra omfartsvejen i Viborg Syd via Stoholm til Skive. Omfartsvejen i Viborg Syd (Søndre Ringvej) må derfor forberedes for denne udbygning.

Der er i 1994 gennemført miljøundersøgelser for at belyse projektets virkninger på miljøet. Undersøgelserne har omfattet såvel projektet for Søndre Ringvej som for den planlagte udbygning af rute 26 på strækningen syd om Viborg.

Undersøgelserne er beskrevet i følgende rapporter: »Omfartsvej Viborg Syd. VVM-redegørelse, Sammenfattende rapport«, Vejdirektoratet 1994, »Miljøvurdering af Omfartsvej Viborg Syd«, Vejdirektoratet 1994, »Omfartsvej Viborg Syd. Visualisering og æstetisk vurdering«, Vejdirektoratet 1994, »Omfartsvej Viborg Syd. Vejteknisk beskrivelse«, Vejdirektoratet 1994.

Rapporterne har været fremlagt for offentligheden, og der har i tilknytning hertil i oktober 1994 været afholdt et borgermøde i Viborg.

Borgermødet og den offentlige høring gav anledning til en række bemærkninger og indsigelser fra borgere og foreninger i Viborg. Der var en del protester mod det planlagte vejanlæg, som forløber delvist gennem byområde, og mange ønskede i stedet de alternativer, som var omtalt i VVM-redegørelsen, nærmere undersøgt.

Vejdirektoratet har på baggrund heraf og efter særligt ønske fra Viborg Kommune foretaget en mere detaljeret undersøgelse og vurdering af de omtalte alternativer, som er beskrevet i følgende to rapporter: »Omfartsvej Viborg Syd. Vurdering af alternativer. Sammenfattende rapport« og »Miljøvurdering af Omfartsvej Viborg Syd. Alternativ linieføring.«

Disse rapporter er offentliggjort og fremsendt til alle, som har sendt skriftlige indsigelser til Vejdirektoratet om projektet.

Viborg Amtsråd og Viborg Byråd har anbefalet den planlagte linieføring og det foreliggende skitseprojekt. Viborg Amtsråd har givet nogle bemærkninger, som vedrører detailprojekteringen, og som vil blive behandlet i det videre arbejde.

2. Udvidelse af Helsingørmotorvejen fra Øverødvej til Jægersborg (Bilag 1)

2.1. Beskrivelse af anlægsarbejdet

Projektet omfatter udvidelse af de to eksisterende kørebaner til i alt 6 spor for den syv kilometer lange strækning af Helsingørmotorvejen fra de sydvendte motorvejsramper i tilslutningsanlægget ved Øverødvej frem til forbindelsesanlægget mellem Helsingørmotorvejen og Motoringvejen ved Jægersborg syd for Klampenborgvej.

Motorvejen afstribes med et smalt 6-sporet profil. På hele strækningen – undtagen under broerne ved Egebækvej, Rævehøjvej og Klampenborgvej – etableres nødspor.

I forbindelse med anlægsarbejdet gennemføres de nødvendige belægnings- og broreoveringer. Der vil blive anvendt en støjsvag belægning, og der vil blive opsat støjafskærmning.

2.2. Nuværende trafikforhold

Årsdøgntrafikken på Helsingørmotorvejen udgør 52-63.000 biler mellem Øverødvej og forbindelsesanlægget syd for Klampenborgvej. Lastbiler over 6 t udgør 5% af den samlede trafik. Strækningen er stærkt belastet og har et meget lavt serviceniveau med køkørsel og tilbagevendende stop- og startbølger i myldretiden og mange materielskadeuheld.

2.3. Projektets udformning

Helsingørmotorvejen har i dag 2 x 2 kørespor á 3,75 m og har ikke nødspor. Ved anlæg af nye motorveje benyttes normalt en køresporsbredde på 3,50 m.

I forbindelse med udbygning af Helsingørmotorvejen vil der blive afstribet 2 x 3 kørespor med følgende bredder:

3,50 m for sporet nærmest yderrabatten

3,40 m for midtersporet

3,10 m for sporet nærmest midterrabatten.

Da sporet nærmest midterrabatten på en 6-sporet motorvej ifølge færdselslovens § 46 stk. 3 ikke må anvendes af lastbiler og busser (over 3,5 t), vil dette spor alene blive benyttet af mindre køretøjer og kan derfor være smallere end de to andre spor.

Ved at anvende det ovenfor beskrevne smalle 6-sporede profil kan de eksisterende broer over motorvejen bevares. Der er således lige akkurat plads nok til at føre det smalle profils kørespor under de nuværende broer.

Broen ved Skodsborgvej udskiftes på grund af nedslidning og erstattes med en ny bro med fritrumsprofil forberedt for senere gennemførelse af standardprofilen med 6 spor á 3,50 m.

Der etableres nødspor i forbindelse med udvidelsen. Nødsporene vil dog ikke kunne føres under de tre eksisterende broer, som ikke skal udskiftes.

Såfremt det 6-sporede standardprofil med nødspor skal etableres straks, vil de samlede anlægskostninger øges med 43 mio. kr. (fra 196 mio. kr. til 239 mio. kr.).

Det trafiksikkerhedsmæssige aspekt af afstribning med det smalle profil i forhold til standardprofilen med 6 spor á 3,50 m har været overvejet. Der er ikke fundet undersøgelser, der belyser dette problem. Da andelen af lastbiler og busser på Helsingørmotorvejen er relativt beskedent, forventes dog kun en meget lille øgning af uheldsrisikoen ved anvendelse af det smalle profil frem for standardprofilen.

Gennemførelse af det foreslåede projekt vil medføre en breddeudvidelse på ca 5,0 m til hver side af den eksisterende vej. Denne udvidelse kan i vid udstrækning gennemføres inden for det eksisterende vejskel, og forudsætter derfor kun i beskedent omfang erhvervelse af areal fra tilgrænsende ejendomme.

Tilslutningsanlæggene ændres i princippet ikke. Ved Skodsborgvej i Nærum gennemføres en forbedring af tilslutningsanlægget og busstoppestederne, hvis udformning i dag skaber trafikafviklingsmæssige problemer.

Motorvejens broer over andre veje, stier, vandløb m.v. forudsættes udvidet for at give plads til de 6 kørespor + 2 nødspor.

Der etableres en faunapassage ved Kighaneren den.

Den gamle DSB-bro vest for motorvejens krydsning af Mølleåen påregnes nedrevet.

2.4. Trafikale og miljømæssige konsekvenser

Det er beregnet, hvor store de trafikale ændringer som følge af udbygningen af Helsingørmotorvejen forventes at være i henholdsvis i 1997 og efter åbningen af Øresundsbroen i 1999.

Vejdirektoratets rapport beskriver tillige de virkninger, som projektet har med hensyn til trafikuheld, energiforbrug, luftforurening, støjbelastning og barrierevirkning. Yderligere er projektets virkninger for de landskabelige omgivelser og for den kollektive trafik beskrevet.

Beregningerne i rapporten er gennemført under forudsætning af, at de øvrige vejprojekter, som var indeholdt i principaftalen med Københavns Amt, også gennemføres.

Tværvej og Frederikssundsmotorvejen har stort set ingen betydning for virkningerne af Helsingørmotorvejens udvidelse.

I det følgende angives de forventede konsekvenser af en udbygning af Helsingørmotorvejen uden udbygning af Motorringvejen.

2.4.1. Trafikale konsekvenser

Årsdøgntrafikken på Helsingørmotorvejen udgør 52-63.000 biler på den strækning, der foreslås udbygget. Den udbyggede strækning skønnes at ville tiltrække 2-3.000 biler pr. hverdagsdøgn fra andre veje, svarende til en trafikstigning på 4-5%.

Ca. 1.000 biler, der i dag kører mod nord ad Helsingørmotorvejens sydlige strækning og videre ad Lyngby Omfartsvej-Kongevejen, vil efter udvidelsen vælge at køre videre mod nord ad Helsingørmotorvejen.

Andre ca. 800 biler, der i dag kører ad Bagsværdvej (Ring 4) eller ad Hillerødmotorvejen (eller ad andre veje) mellem Nordsjælland og Københavns vestegn, vil tilsvarende vælge at køre ad Helsingørmotorvejen-Motorringvejen. Endelig kan nævnes, at ca. 800 biler, der har både mål og udgangspunkt nord for København, overflyttes fra Strandvejen og fra andre lokale veje til Helsingørmotorvejen.

Der er ud fra tilgængeligt materiale søgt foretaget en særskilt undersøgelse af motorvejsudbygningens indflydelse på transportvalget.

Udbygningen af Helsingørmotorvejen fra 4 til 6 spor vil medføre kortere rejsetid i myldretiden for de bilister, der kører her. Dette kan bevirke, at nogle af dem, der hidtil har benyttet kollektiv trafik til arbejde, vælger at køre bil i stedet for, fordi de nu kan opnå en ekstra tidsbesparelse.

På baggrund af undersøgelsen skønnes, at ca. 1.000 personture pr. hverdagsdøgn kan blive overflyttet fra kollektiv trafik til privatbil som følge af Helsingørmotorvejens udbygning. Dette skøn er baseret på en modelberegning, hvor der ikke er taget hensyn til de forbedringer, der sker for den kollektive trafik. Der er dels tale om forbedringer af kystbanens serviceniveau ved indsættelse af ER-tog og hyppigere togdrift i myldretiden, dels tale om forbedringer af bustrafikken som følge af udbygningen af motorvejen. I modsætning til den individuelle trafik bevares bustrafikkens fordele også for trafikken mod Københavns indre dele, idet bustrafikken prioriteres i det signalregulerede kryds på Hans Knudsens Plads. Overflytningen vil med i gennemsnit 1,2 personer pr. bil svare til ca. 800 ekstra biler på motorvejen.

Set i forhold til at Helsingørmotorvejen har en hverdagsdøgntrafik af størrelsesordenen 60.000 biler, er der tale om en overflytning fra kollektiv trafik til privatbil, som kun vil medføre ubetydelige forskydninger i biltrafiktallene.

Ifølge trafikberegningerne vil der ikke ske en stigning i trafikken på Helsingørmotorvejens inderste strækning mod København. Trafikken mod Københavns centrum vil fortsat være begrænset af kapaciteten i det signalregulerede kryds på Hans Knudsens Plads, hvor Helsingørmotorvejen ender. Øget trafik i dette punkt vil derfor medføre forsinkelser, der opvejer den tidsgevinst, trafikanterne vil få ved bedre fremkommelighed på selve Helsingørmotorvejen.

Efter åbning af Øresundsforbindelsen vil Helsingørmotorvejen blive aflastet for den del af den hidtidige trafik til og fra Sverige via Helsingør-Helsingborg, som i stedet vil benytte Øresundsbroen. Det vurderes, at trafikken herved vil blive reduceret med ca. 2.000 biler pr. årsdøgn på strækningen nord for Jægersborg.

Udbygningen af Helsingørmotorvejen vil medføre en tidsbesparelse for trafikanterne på ca. 100.000 timer årligt, men en samlet merkørsel på ca. 0,5 mio. km. Denne merkørsel er en konsekvens af, at nogle trafikanter vælger at benytte motorvejen i stedet for lokalvejnettet, hvilket indebærer en vis omvejskørsel.

2.4.2. Uheld

Udbygningen af Helsingørmotorvejen vil have positive, men beskedne effekter for antallet af personskadeuheld. Effekten fremkommer ved, at flere bilister vælger at køre ad den mere trafiksikre motorvejsstrækning i stedet for at blive på et vejnet med lokaltrafik, herunder fodgængere og cyklister. Der er beregnet en besparelse på ca. 0,5 personskadeuheld pr. år.

Udbygningen vil desuden afhjælpe de ekstraordinært mange materielskadeuheld, der skyldes den nuværende overbelastning af Helsingørmotorvejen.

2.4.3. Energiforbrug og luftforurening

Som følge af de øgede hastigheder på strækningen samt af den merkørsel, der er omtalt i afsnit 2.4.1, vil energiforbruget vokse med ca. 3.000 GJ pr. år. Emissionen af kuldioxid (CO₂) øges med ca. 200 t pr. år og af kvælstofilter (NO_x) med 7 t pr. år. Emissionen af kulbrinte (HC) vil blive reduceret med 2 t pr. år som følge af de øgede gennemsnitshastigheder på vejstrækningen.

2.4.4. Støj

De relativt beskedne stigninger i trafikken på Helsingørmotorvejen efter en udbygning af denne samt trafikken højere hastighed efter udbygningen kan tilsammen øge støjniveauet langs vejen med 1 dB(A). Stigninger i denne størrelsesorden kan næppe opfat-

F. t. l. vedr. udvidelse af Helsingørmotorvejen m.v.

tes af det menneskelige øre. De beskudne breddeudvidelser af vejen, der er tale om, har i sig selv ingen indflydelse på støjforholdene for boligområderne langs vejen, da boligbebyggelserne ligger i relativ stor afstand fra motorvejen.

Antallet af boliger, der i dag er belastet af støj over 55 dB(A) udgør 1940, og ingen af disse vil blive udsat for mærkbare stigninger i støjniveauet som følge af vejudvidelsen.

Da der i projektet indgår opsætning af nye støjskærme, vil antallet af boliger belastet af støj på over 55 dB(A) falde fra de 1940 til 1770. Antallet af boliger med belastninger over 65 dB(A) vil falde fra 30 til 10. Dette svarer til en reduktion på 10% af støjbelastningstallet, der er en vægtet sum af de støjbelastede boliger, hvor de mest støjbelastede boliger vejer tungest.

2.5. Konsekvenser for landskab og natur

Udbygningen af Helsingørmotorvejen vil generelt medføre en udvidelse af vejarealet på 5,0 m til hver side af den eksisterende vej. En sådan udvidelse vil have meget begrænsede virkninger for de landskabelige omgivelser.

Udvidelsen berører følgende områder omfattet af fredningsdeklarationer:

- 1) Søllerød Naturpark og Egebækgård, der ligger henholdsvis vest og øst for motorvejen mellem Egebækvej og Skodsborgvej.
- 2) Ravnebakke- og Nærumfredningen, der ligger henholdsvis vest og øst for motorvejen mellem Lundtoftevej og Rævehøjvej.
- 3) Rævehøj, gravhøj fra Bronzealderen, beliggende på østsiden af motorvejen mellem Lundtoftevej og Rævehøjvej.

Herudover er der i 1993 bekendtgjort et fredningsforslag vedrørende Mølleådal, som omfatter hele motorvejsarealet fra Lundtoftevej til Skodsborgvej. Vejdirektoratet har gjort indsigelse herimod med henblik på den påtænkte udvidelse af Helsingørmotorvejen.

Inden for de fredede områder skal der foretages ekspropriation af 1-2,5 m til udvidelse af vejarealet, samt etableres 5 regnvandsbassiner.

Indgrebene i de fredede områder er en konsekvens af det foreliggende udvidelsesprojekt og er konkret fastlagt efter vejens nuværende tracé.

Det skønnes, at indgrebene ikke vil medføre varige effekter for plante- og dyreliv. I forbindelse med vejudbygningen skal der fjernes en del beplantning langs Helsingørmotorvejen. På strækningen mellem tilslutningsanlægget ved Lundtoftevej og Trongårdsstien nord for Klampenborgvej skal ca. 1/3 af 700 koreanske popler ryddes og erstattes. Langs vestsiden

ved frakørslen til Lundtoftegårdsvej/Klampenborgvej skal nogle få egetræer erstattes af ny beplantning. Længere mod syd skal hovedparten af en beplantning med 124 kastanietræer fornyes.

Den nye beplantning vil blive udvalgt under hensyn til æstetiske og biologiske krav.

Skov- og Naturstyrelsen har, som anført under afsnit 1.1, meddelt sin principgodkendelse af forslaget med bemærkning om, at der bør undersøges alternative placeringsmuligheder for de regnvandsbassiner, som er foreslået placeret i fredede områder. Endvidere anføres, at den nuværende afstand fra vejkannten til den fredede bronzealderhøj »Rævehøj« ikke må reduceres i forbindelse med udvidelsen af Helsingørmotorvejen. Endelig påpeges behovet for etablering af en faunapassage langs Kighanerenden samt for en forbedring af passagemulighederne for pattedyrfaunaen under motorvejen langs Mølleåen (hvor DSB-broen forudsættes nedrevet efter udvidelsen af motorvejsbroen).

Disse forhold vil der blive taget hensyn til i de videre drøftelser med Skov- og Naturstyrelsen.

2.6. Overfladevand

Den nuværende vejafvanding sker dels til kloaksystemet, dels til grøfter og dræn. En stor del af overfladevandet ledes urensset til recipienterne.

Ved nye vejanlæg stilles krav om, at al overfladevand fra kørebanen afledes til regnvandsbassiner, hvor der kan ske en sedimentation af tungmetaller og olieudskilning, før vandet ledes videre til åer og vandløb. Derfor vil der blive anlagt ca. 5 nye regnvandsbassiner, alle på offentlige arealer.

Gennemførelse af motorvejsudbygningen vil således resultere i en generel forbedring af vandmiljøet, selvom vejudvidelsen medfører behov for afledning af en forøget vandmængde.

2.7. Kollektiv trafik

På Helsingørmotorvejen har HT to buslinier mellem Nordsjælland og København og to buslinier mellem Nordsjælland og Københavns vestegn (køreplan 1995). Busserne til København vil – i modsætning til den individuelle trafik – ikke blive forsinket på Hans Knudsens Plads, hvor bustrafikken er prioriteret.

Det har været overvejet at reservere de to nye spor udelukkende til HT-busser. Med en sådan løsning opnås ingen kapacitetsforbedring for den individuelle trafik på Helsingørmotorvejen, idet busserne kun udgør 1% af samtlige køretøjer.

Det betyder, at der fortsat vil være køkørsel i myndretiden, ikke kun på strækningen syd for Øve-

rødvej, men også på strækningen nord for Øverødvej, typisk helt op til Hørsholm. På sidstnævnte strækning vil busserne i morgenmyldretiden hænge fast i køen sammen med den øvrige trafik og derfor få samme forsinkelse som denne. Køkørsel såvel nord som syd for Øverødvej kan kun undgås ved at stille alle 6 spor til rådighed for hele trafikken.

En løsning, hvor de to nye spor (ydersporene) reserveres til både busser og biler med mindst to personer, er også blevet undersøgt. Heller ikke denne løsning er fundet egnet: Da tilslutningsanlæggene på strækningen ligger tæt ved hinanden, vil til- og fra-kørende biler i vid udstrækning legalt kunne benytte ydersporene, hvilket gør det vanskeligt at overvåge, om bilisterne overholder reservations-reglen.

Dette ville i øvrigt også være tilfældet ved den rene busbaneløsning. Reservation af ydersporene til det ene eller det andet formål vil således under alle omstændigheder være trafikalt uhensigtsmæssigt.

Endelig ville det være et problem, at det måtte forbydes lastbiler at overhale, fordi det smalle inderste spor er mindre egnet til kørsel med lastbiler ved høj hastighed, jævnfør afsnit 2.3.

Den mindst komplicerede løsning, hvor alle biler må benytte det yderste spor, vil med de gældende trafikale forudsætninger give de bedste vilkår for alle inklusive den kollektive trafik. Ved udbygning til 6 spor vil trafikken, og herunder bustrafikken, således under alle omstændigheder få en glidende afvikling, som ikke vil kunne opnås ved brug af specielle busbaner/samkørselsbaner.

2.8. Ressourceforbrug ved anlæg

Forbruget af grusmaterialer til vejens opbygning vil være ca. 59.000 m³, og forbruget af asfalt til vejens belægning ca. 27.000 t.

2.9. Økonomi, anlægsprogram og beskæftigelse

De samlede omkostninger ved at udbygge den omhandlede strækning af Helsingørmotorvejen til et smalt 6-sporet profil er anslået til 196 mio. kr. inklusive projektering og administration (prisniveau 1995, eksklusive moms). Af dette beløb er ca. 100 mio. kr. udgifter til etablering af nødspor, renovering af vejbelægninger, broer m.v.

Omkostningerne til de af Skov- og Naturstyrelsen ønskede projektændringer skønnes at kunne afholdes inden for det anførte beløb.

Udgiften påregnes at fordele sig således:

1995: 28 mio. kr.

1996: 40 mio. kr.

1997: 128 mio. kr.

Anlægsarbejdet forventes at give en direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 500 mandår.

3. Anlæg af Tværvej fra Sydvej til Holbækmotorvejen (Bilag 2)

3.1. Beskrivelse af vejanlægget

Projektet omfatter en knap 3 km lang 2-sporet motortrafikvej forberedt for en evt. senere udbygning til 4-sporet motorvej, fra landevej 531, Sydvej, mod nord til M11, Holbækmotorvejen, samt en 0,7 km lang forbindelsesvej mellem Tværvej og Sydvejs forlængelse.

Vejen anlægges som 1. etape af Tværvej på en sådan måde, at den videreføres henholdsvis nord for Holbækmotorvejen og syd for Sydvej. Anlæg af denne 1. etape af Tværvej foregriber ikke stillingtagen til efterfølgende etaper, hvorom der i Vejdirektoratets rapport om Tværvej (april 1993) er redegjort for flere alternative muligheder.

Vejstrækningen er beliggende inden for den i regionplanen fastlagte transportkorridor og følger den tidligere fastlagte linieføring for Ringmotorvej M5.

Tværvej skærer Vestbanen, Roskildevej og Holbækmotorvejen ude af niveau. De planlagte øst-vestgående stiforbindelser, én langs nordsiden af Vestbanen og én langs nordsiden af Sydvej, kan føres over Tværvej på selvstændige stibroer, når disse stier gennemføres.

Visse dele af vejanlægget forberedes til en eventuel senere udbygning til 4-sporet motorvej. Det drejer sig om broer, afvandingsanlæg og tilslutningsanlæg. Udbygningen skal i givet fald ske på vestsiden af vejen.

Forlængelsen af Sydvej, der er amtsvej, forudsættes udført samtidig med Tværvej frem til forbindelsesvejen til Tværvej. Forbindelsesvejen udføres som en 2-sporet vej, der såfremt Tværvej forlænges mod syd og Sydvej mod vest, kan ombygges til en enkeltsporet rampe for trafik fra øst mod nord i et fremtidigt tilslutningsanlæg mellem Sydvej og Tværvej.

3.2. Nuværende vejforhold (trafikale forhold)

Holbækmotorvejen (M11) og Ring 4 (M4) passerer gennem Høje-Taastrup Kommune med direkte forbindelse til hele motorvejsnettet. Langs kommunens sydlige begrænsning forløber Tune Landevej (Roskilde-Greve), landevej 526.

Forbindelsesvejene til motorvejene er amtsvejene Roskildevej, Hveen Boulevard, Sydvej, samt kommunevejen Blekinge Boulevard. Sydvej og Blekinge Boulevard er endnu ikke ført frem til Tværvej, og Blekinge Boulevard er i modsætning til Sydvej ikke ført frem til transportcentret med DSB's godstermi-

nal. Sydvej er således i dag eneste adgangsvej til transportcentret.

Motorvejsnettet i området samt de omtalte tilsluttede veje er stærkt trafikerede.

På Køge Bugt Motorvejen er årsdøgntrafikken ca. 70.000, på Holbækmotorvejen mellem Ring 4 og Motorringvejen ca. 60.000, vest for Ring 4 ca. 40-55.000, på Motorringvejen ca. 40-50.000 og på Ring 4 ca. 30-40.000 biler.

Uden for motorvejsnettet findes de største trafikmængder på Roskildevej: 14- 26.000 og på Hveen Boulevard: 6-16.000 biler pr. døgn.

I spidstimerne er der flere steder problemer med at afvikle trafikken, bl.a. ved flettestrækningerne på Køge Bugt Motorvejen ved Ishøj og Greve, og på Motorringvejen nord for Jyllingevej.

3.3. Projektets udformning

3.3.1. Tværprofil

Den nye hovedlandeveisstrækning anlægges som facadeløs 2-sporet motortrafikvej med 8 m bred kørebane og 2,5 m brede nødspor.

Forbindelsesvejen mellem Tværvej og Sydvejs forlængelse udføres som 2-sporet vej med 8 m bred kørebane uden nødspor.

3.3.2. Linieføring

Linieføringen fremgår af Bilag 2.

Vejen er beliggende inden for den i regionplanen fastlagte transportkorridor og følger den tidligere fastlagte linieføring for Ringmotorvej M5. Denne linieføring er siden indgået i regionplanlægningen og kommuneplanlægningen.

Linieføringen tilgodeser en mulig fremtidig forlængelse af Tværvej både mod syd og nord.

Tværvejs 1. etape forbindes mod syd med Sydvej ved en 2-sporet forbindelsesvej frem til Sydvejs forlængelse. Linieføringen tilgodeser en eventuel fremtidig anvendelse som tilkørselsrampe i et tilslutningsanlæg mellem Tværvej og Sydvej.

Vejanlæggene udføres med bedst mulig tilpasning til det eksisterende terræn. Tværvej forløber i afgravning på størstedelen af strækningen.

3.3.3. Tilslutninger

Nord for den ovennævnte forbindelsesvej til Sydvej etableres tilslutning til Blekinge Boulevard. Tilslutningsanlægget udføres dog først på et senere tidspunkt, hvor Blekinge Boulevard forlænges mod vest til Tværvej.

Der etableres fuld tilslutning til Roskildevej og til Holbækmotorvejen.

Tilslutningen til Holbækmotorvejen udføres således, at det ved en forlængelse mod nord af Tværvej er muligt at ombygge denne til et forbindelsesanlæg udført som et »kløverblad«.

Det vurderes, at anlæg af de vestvendte ramper i tilslutningsanlægget ved Holbækmotorvejen kan udskydes til et senere tidspunkt – dog senest til det tidspunkt, hvor Tværvej forlænges mod nord. Indtil da må trafikken mellem Sydvej og Holbækmotorvejen mod vest henvises til at benytte Tværvejs tilslutning til Roskildevej samt Roskildevajs eksisterende tilslutning til Holbækmotorvejen ved Baldersbrønde.

3.4. Trafikale og miljømæssige konsekvenser

Der er i Vejdirektoratets rapport om Tværvej (April 1993) redegjort for resultaterne af trafikberegninger og konsekvensberegninger udført for forskellige udbygningsalternativer for Tværvej.

Ved anlæg af 1. etape af Tværvej (inkl. Sydvejs forlængelse) opnås en klar forbedring af transportcentrets tilgængelighed i forhold til motorvejsnettet.

Den forventede hverdagsdøgntrafik på 1. etape af Tværvej er beregnet til 7-8.000 biler svarende til trafikniveau år 2000 med et fuldt udbygget transportcenterområde.

Trafikken til og fra transportcenterområdet i år 2000 er prognosticeret til i alt ca. 13.000 biler pr. døgn, hvoraf ca. 6.000 vil benytte 1. etape af Tværvej.

Af de 6.000 biler vil 4.000 køre mod øst ad Holbækmotorvejen og 2.000 mod vest ad Roskildevej-Holbækmotorvejen.

Uden anlæg af Tværvej ville denne trafik køre ad henholdsvis Sydvej-Hveen Boulevard og Sydvej-Hallands Boulevard-Roskildevej til de nærmeste nuværende tilslutningsanlæg til Holbækmotorvejen.

Foruden ovennævnte 6.000 biler vil 2.000 biler benytte en øst-vestgående rute ad (Ishøj Stationsvej)-Hveen Boulevard-Sydvej-Tværvej-Roskildevej (Holbækmotorvejen).

Endelig vil 3.000 biler, der har mål eller udgangspunkt i og omkring Hedehusene, benytte en øst-vestgående rute ad Holbækmotorvejen-Tværvej-Roskildevej i stedet for en rute ad Holbækmotorvejen-Hedevvej (»Frakørsel 8, Fløng Hedehusene«). Herved aflastes det lokale vejnet i boligområder i Hedehusene.

Det fremgår af ovenstående, at anlæg af Tværvejs 1. etape mellem Sydvej og Holbækmotorvejen primært får lokal betydning, idet der bliver flyttet trafik mellem vejene i Høje-Taastrup-området. Den trafik, som vil benytte Tværvej, bliver først og fremmest trafik mellem Høje Taastrup-området og Holbækmo-

torvejens opland såvel øst som vest for Høje Taastrup.

Med forlængelse ud over 1. etape vil Tværvej få øget betydning for trafikken ud over Københavns Amt og ud over Hovedstadsregionen. Ved forlængelse mod nord skønnes trafikken således at ville stige med 1-2.000 biler i døgnet på 1. etapestrækningen nord for Roskildevej (afhængigt af, hvor langt vejen føres mod nord). Ved forlængelse også mod syd til Tune Landevej øges trafikken på 1. etapestrækningen med yderligere 4.000 biler, og dele af det omkringliggende vejnet aflastes tilsvarende, herunder Ring 4, Motorringvejen samt Køge Bugt Motorvejen nord for Tune Landevej.

1. etape af Tværvej forventes at mindske bilisternes køretid med 50.000 timer om året. Samtidig vil antal kørte km øges med 1,4 mio. årligt.

Antal personskadeuheld er i rapporten fra 1993 beregnet at stige med 0,5 pr. år. Dette skyldes, at tilslutningen til Roskildevej var forudsat udformet som et simpelt ruderanlæg. Dette er siden blevet ændret, og i forbindelse med den kommende detailprojektering vil der blive indarbejdet yderligere forbedringer, således at der for det samlede projekt opnås en positiv sikkerhedsmæssig effekt i forhold til den nuværende situation.

Det er beregnet, at projektet vil få en næppe mærkbar, men dog positiv effekt på det støjmæssige miljø inden for konsekvensvejnettets områder.

Langs de nye veje forventes ingen boliger at blive belastet med et støjniveau højere end 55 dB(A). Medvirkende hertil er, at størstedelen af Tværvej ligger i afgravning.

I nærheden af skæringerne med henholdsvis Roskildevej og Holbækmotorvejen belastes hvert sted én bolig med et udendørs støjniveau over 55 dB(A), som dog primært skyldes støj fra de skærende veje.

På Tværvej syd for Blekinge Boulevard og på Sydvej kan trafikmængden blive større i en situation, hvor Sydvej/Tværvej, men ikke Blekinge Boulevard er åben for trafik. I så fald kan to ejendomme umiddelbart nord for Sydvej blive belastet med et støjniveau større end 55 dB(A).

I det omfang ejendomme belastes med støjniveauer over 55 dB(A) på grund af de nye vejanlæg, vil der blive etableret støjbegrænsende foranstaltninger.

1. etape af Tværvej vil medføre en reduktion af den lokale luftforurening. Den regionale luftforurening vil stige, men ved gennemførelse af yderligere etaper af Tværvej vil den regionale luftforurening blive mindre.

Samlet vil CO₂ emissionen stige med 400 t årligt, NO_x-emissionen med 9 t årligt og emissionen af par-

tikler med 0,1 t årligt, mens HC-emissionen vil falde med 0,7 t årligt.

En gennemgang af de beregnede koncentrationer viser, at den trafikskabte del af koncentrationen af CO og NO_x sjældent overstiger halvdelen af den totale koncentration, samt at alle beregnede totalkoncentrationer er langt under EU's og Miljøstyrelsens grænseværdier.

3.5. Konsekvenser for landskab og natur

Der vurderes ikke at være geologisk værdifulde dannelser syd for Holbækmotorvejen og dermed ingen konflikt mellem geologiske interesser og Tværvejs 1. etape.

1. etape af Tværvej vil ikke medføre væsentlige ulemper for natur, landskab og kulturminder.

Umiddelbart nord for Holbækmotorvejen findes to vandhuller, hvoraf det østligste formentlig vil forsvinde eller blive stærkt påvirket af det kommende tilslutningsanlæg. Begge vandhuller (vådområder) er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

Ved Bakkegård er der to bevarede gravhøje. Den ene er beliggende vest for Tværvejs mulige forlængelse mod nord. Gravhøjens markante beliggenhed frit i landskabet vil formentlig blive forringet af rampeanlægget ved motorvejen.

Området mellem Høje Taastrup og Hedehusene er ikke udpeget som landskabeligt interesseområde. Den østlige del af området er udlagt til byformål, og det resterende åbne område er udlagt til transportkorridorformål i regionplanen.

3.6. Rekreative forhold

Området mellem Høje Taastrup og Hedehusene anvendes kun i begrænset omfang til friluftsliv. Regionplan 1993 indeholder to »prioriterede« hovedstier øst-vest gennem området.

Den ene er planlagt etableret langs nordsiden af jernbanen. Den anden er planlagt til at forløbe langs nordsiden af Sydvej. Vejanlæggene skal forberedes for, at de to stiforløb senere kan gennemføres.

3.7. Overfladevand og grundvand

Etableringen af vejanlæggene vurderes ikke at få mærkbar indflydelse på vandføringen eller vandkvaliteten i åerne.

Det forventes ikke, at vejanlæggene vil udgøre nogen fysisk eller vandkvalitetsmæssig risiko for det primære reservoir og for vandindvinding.

Det vurderes, at der ikke er behov for grundvands-sænkning i anlægsfasen.

Afgravningen til vejanlægget vil dog betyde en permanent sænkning af grundvandet i de øvre jord-

lag. Dette vil ikke påvirke grundvandsdannelsen i det primære grundvandsmagasin væsentligt.

Der etableres regnvandsbassiner med rensnings-effekt inden afledning af vejvand til åerne Spang Å/Hove Å og Baldersbæk/Lille Vejle Å.

3.8. Affaldsdepoter

Der er ikke i vejens tracé registreret gamle losse-pladser eller forurenede grunde, og det er vurderet, at grundvandsforholdene omkring den nærmeste opfyldte grusgrav (ca. 300 m nord for Holbækmotorvejen) ikke vil blive påvirket af vejanlægget.

3.9. Ressourceforbrug ved anlæg

Forbruget af grusmaterialer til vejens opbygning forventes at blive ca. 60.000 m³, der kan hentes i nærliggende grusgrave.

Forbruget af asfalt forventes at blive ca. 20.000 t.

3.10. Økonomi, anlægsprogram og beskæftigelse

De samlede omkostninger ved anlægget er inklusive projektering og administration skønnet til 82 mio. kr. (prisniveau 1995, eksklusive moms).

Heri er ikke medregnet anlæg af vestvendt tilslutning til Holbækmotorvejen (M11) med en skønnet omkostning på 18 mio. kr., idet denne først udføres på et senere tidspunkt.

Endvidere er ikke medregnet anlæg af tilslutning til Blekinge Boulevard med en skønnet omkostning på 12 mio. kr., idet denne først udføres på det tidspunkt, hvor Blekinge Boulevard forlænges til Tværvej.

Udgiften på de 82 mio. kr. forventes at fordele sig således:

- 1995: 2 mio. kr.
- 1996: 10 mio. kr.
- 1997: 30 mio. kr.
- 1998: 40 mio. kr.

Anlæg af Tværvejs 1. etape forventes at give en direkte og indirekte beskæftigelse i anlægsfasen på ca. 200 mandår.

4. Anlæg af Omfartsvej Viborg Syd (Bilag 3)

4.1. Beskrivelse af vejanlægget

Projektet for Omfartsvej Viborg Syd (Søndre Ringvej) omfatter en ca. 2 km lang hovedlandeveisstrækning i forlængelse af Vestre Ringvej fra Holstebrovej til Ringvejen i Viborg Syd. Projektet forberedes for en eventuel senere udbygning af rute 26 til motorvej/motortrafikvej.

des for en eventuel senere udbygning af rute 26 til motorvej/motortrafikvej.

4.2. Nuværende vejforhold

De nuværende hovedlandeveisforbindelser (rute 13 og rute 26) ad Ringvejen (hovedlandevej 348 og 411) forløber i dag midt gennem Viborg by. Ringvejen er delvis randbebygget og fungerer samtidig som fordelingsvej for hovedparten af Viborg inklusive bymidten, og der er mange svingende og krydsende trafikanter med en stor andel af cyklister og gående.

På den sydlige strækning er Ringvejen 3-sporet og på den nordlige strækning 2-sporet.

Årsdøgntrafikken var i 1992, inden omfartsvejen blev påbegyndt, i gennemsnit 12.000-21.000 biler, med de største trafiktætheder i de centrale dele af Viborg by.

Etableringen af Nordre Ringvej og Vestre Ringvej har flyttet noget af trafikken fra Ringvejen på strækningen nord for Holstebrovej (rute 16). Færdiggørelsen af Den Jyske Motorvej mellem Århus og Randers har ligeledes medført, at en del af den gennemkørende trafik på rute 13 er flyttet til motorvejen (E45). Ifølge foreløbige trafiktællinger har disse vejåbninger medført en aflastning af Ringvejen på ca. 1.900 biler pr. døgn, heraf ca. 500 lastbiler.

Med det nuværende vejnet er årsdøgntrafikken på Ringvejen i 1994 opgjort til 11.000-20.000 biler.

4.3. Projektets udformning

4.3.1. Tværprofil

Søndre Ringvej anlægges som facadeløs 2-sporet hovedlandevej med 8,0 m bred kørebane og 15 m kronebredde, således at der kan anlægges nødspor ved en udbygning af rute 26 til motortrafikvej. Ved tilslutningen til Ringvejen bliver der en overgangsstrækning fra 3 til 2 spor.

4.3.2. Linieføring

Søndre Ringvej forløber fra Vestre Ringvej ved Holstebrovej mod syd i en bue uden om bebyggelsen i området mellem Holstebrovej og Falkevej til Ringvejen ved Koldingvej.

Syd for Holstebrovej følger vejen stort set terrænet, men er ellers nedgravet på det meste af strækningen.

4.3.3. Tilslutninger

Ringvejen nord for Søndre Ringvej forbindes med Falkevej syd for denne og tilsluttes Søndre Ringvej i et tilslutningsanlæg med sydvendte ramper. Dette

sker ved at afbryde Falkevej nord for Søndre Ringvej, mens Falkevej forlægges syd herfor og føres på en bro over Søndre Ringvej til forbindelse med Ringvejen.

Vestre Ringvej og Holstebrovej tilsluttes Søndre Ringvej i en rundkørsel. Cykelstierne langs Holstebrovej omlægges, således at de krydser Søndre Ringvej/Vestre Ringvej ude af niveau.

Den detaljerede udformning af tilslutningerne vil blive vurderet nøjere i forbindelse med detailprojekteringen under hensyn til trafikikkerhed og trafikafvikling.

4.3.4. Stier

Den nuværende stiforbindelse mellem Liseborgvej og Rørsangervej omlægges og føres over Søndre Ringvej langs den forlagte Falkevej.

Der etableres desuden en stioverføring, hvor Søndre Ringvej krydser Hærvejs-stien.

4.4. Trafikale og miljømæssige konsekvenser

Den forventede årsdøgntrafik på Søndre Ringvej er beregnet til ca. 4.000 biler (i 1996-trafikniveau). Efter udbygning af omfartsvejen i Viborg Nord forventes en årsdøgntrafik på ca. 6.000 biler.

Vestre Ringvej forventes at få en mertrafik på 1.900-2.300 biler og yderligere ca. 1.900 biler ved etablering af Viborg Nord.

Trafikken på Nordre Ringvej forventes at falde med ca. 1.600 biler pr. døgn som følge af omlægningen af rute 26 og med yderligere ca. 800 biler ved etableringen af Viborg Nord.

Ringvejen gennem Viborg forventes at blive aflastet med 1.700-3.300 biler pr. døgn. Med udbygningen af omfartsvejen i Viborg Nord forventes aflastningen af Ringvejen at blive på 3.600-5.100 biler pr. døgn.

Liseborgvej, som forløber mellem Koldingvej og Holstebrovej vest for Søndre Ringvej, og som i dag belastes af sivetrafik mellem disse, frigøres for denne trafik, idet trafikbelastningen forventes at falde fra 1.300 til 200 biler i døgnet.

Udbygningen af omfartsvejsystemet med Søndre Ringvej forventes at mindske bilisternes køretid med 21.000 timer om året, samtidig med at antallet af kørte km forøges med ca. 0,2 mio. km årligt.

Antal af personskadeuheld er beregnet til at falde med 0,6-0,8 årligt, henholdsvis uden og med Viborg Nord anlæg.

Den samlede luftforurening i Viborg vil kun ændres minimalt. Lokalt vil projektet betyde en forbedring af luftkvaliteten i boligkvartererne umiddelbart omkring Ringvejen.

NO_x-emissionen vil stige med ca. 0,6 ton pr. år, mens emissionen af CO₂, CO og HC falder med henholdsvis 24, 12 og 0,7 t pr. år, og emissionen af partikler bliver uændret i Viborg by.

Regionalt forventes en reduktion i CO₂-emissionen på ca. 150 t pr. år.

De samlede støjgener samt barrierevirkning og oplevelse af risiko i byen vil blive mindsket.

Som følge af omfordelingen af trafikken vil der ske fald i støjbelastningen for nogle vejstrækninger, mens støjbelastningen stiger for andre.

Miljøstyrelsen anbefaler en øvre grænseværdi på 55 dB(A) for det udendørs støjniveau ved boliger. Med det eksisterende vejnet og trafikmønster udsættes 751 boliger for mere end 55 dB(A). Dette antal reduceres til 647, når Søndre Ringvej er etableret. Søndre Ringvej vil således medføre, at godt 100 boliger får reduceret støjniveauet til under 55 dB(A).

Vejen er på en stor del af strækningen nedgravet – indtil 7 m – således at støjdbredelsen er begrænset. Beplantning langs vejen vil endvidere medvirke her til.

Den sydligste del af Søndre Ringvej ligger tættest på boligområder. Der er på Ringvejen syd herfor allerede en støjafskærmning mod vest, som begrænser støjpåvirkningen fra vejen.

Hvis detailprojekteringen eventuelt skulle vise støjbelastninger over 55 dB(A) for sammenhængende boligområder, vil der blive etableret støjafskærmning.

4.5. Natur, landskab og fortidsminder

Søndre Ringvej forløber gennem Søndermarken på randen af det moræneplateau, som Viborg er beliggende på. Plateauet er mod syd skarpt afgrænset mod Falborgdalen med en op til 20 m høj skrænt, der i den østlige ende, hvor Søndre Ringvej vil passere skrænten, er noget arret efter grusgravning.

Landskabet er domineret af landbrug og har få egentlige naturområder.

Vejen forløber i byzone på lidt over halvdelen af strækningen. Området nord for Liseborg Plantage op mod omfartsvejen er udlagt til et udviklingsområde (Liseborg) i Viborg Kommunes boligudbygningsplan for 1993-2004.

I dag er der fri passage mellem boligkvarteret i Søndermarken og det åbne land mod syd. Vejanlægget vil udgøre en barriere mellem byområdet og det åbne land mod syd og vest. Det betyder, at det økologiske skel mellem by og land vil blive gjort skarper.

To små søer øst for Liseborg vil blive påvirket af vejanlægget, den ene vil helt gå tabt, mens den anden påvirkes af vejens nære beliggenhed.

I området findes flere gravhøje, heraf nogle overpløjede ved Holstebrovej. Vejen vil passere 40-60 m fra en gravhøj på bakkekanten ud mod Viborg Hødeslette.

Desuden går vejen tværs over en national vandre-rute, der er en del af den afmærkede »Hærvej«. Stien ligger dybt i terrænet på krydsningsstedet. Den kan spores 200 år tilbage til den gamle landevej fra Viborg mod Holstebro. Der etableres en stioverføring ved siden af hærvejssporet.

Skov- og Naturstyrelsen har godkendt projektet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20 m.v. på betingelse af følgende vilkår:

- 1) At der udarbejdes et detaljeprojekt for krydsningen af hærvejssporet.
- 2) At der etableres en faunapassage til forbindelse af området omkring småsøerne nordøst for Liseborg.
- 3) At der anlægges en erstatningsbiotop i forbindelse med den sydlige sø af samme størrelse som det område, der fragår ved opfyldningerne i søen og dens bredarealer.

Disse forhold vil der blive taget hensyn til i de videre drøftelser med Skov- og Naturstyrelsen.

4.6. Rekreative forhold

Vejanlægget vil forringe den rekreative værdi af det grønne område mellem beboelseskvarteret i Søndermarken og Liseborgvej.

4.7. Overfladevand og grundvand

Vejvandet fra Søndre Ringvej er planlagt afledt til Søndermølle Å-systemet.

Vandet ledes via regnvandsbassiner, der dels har til formål at udjævne afstrømningen fra vejen, dels udformes med planter, så de kan tilbageholde en del af de forurenede stoffer i vejvandet. Bassinerne udformes med tæt bund for at hindre nedsivning og med lukkemekanismer, således at eventuelle spild i forbindelse med uheld kan opsamles.

Den sydlige del af Søndre Ringvej og den eksisterende Ringvej ligger på kanten af et drikkevandsområde, som Viborg Vandværk Syd indvinder fra Grundvandet strømmer primært mod Søndre Sø og Vintmølle Sø, men det vil også kunne strømme hen mod Viborg Vandværks kildeplads ved Vintmølle Sø.

Hvor der er risiko for nedsivning fra vejafvandingssystemet, føres vejvandet i lukkede ledninger.

Vejen opbygges endvidere således, at risikoen for nedsivning i forureningsfølsomme områder minimeres.

4.8. Affaldsdepoter

Der er i anlægsområdet ikke kendskab til affaldsdepoter eller forurenede grunde. Viborg Amts miljøafdeling er dog i gang med at undersøge et formodet depot i grusgraven, som vejen passerer vest for Ringvejen.

4.9. Ressourceforbrug ved anlæg

Forbruget af grusmaterialer til vejens opbygning forventes at blive ca. 24.000 m³, der kan hentes i nærliggende grusgrave.

Forbruget af asfalt forventes at blive ca. 11.000 t.

4.10. Økonomi, anlægsprogram og beskæftigelse

De samlede omkostninger ved anlægget er inklusive projektering og administration skønnet til 41 mio. kr. (prisniveau 1995, eksklusive moms).

Udgiften forventes at fordele sig således:

1995: 1 mio. kr.

1996: 10 mio. kr.

1997: 28 mio. kr.

1998: 2 mio. kr.

Anlægget af Søndre Ringvej forventes at give en direkte og indirekte beskæftigelse i anlægsfasen på ca. 100 mandår.

4.11. Alternativer (jf. Bilag 3)

Der har tidligere foreligget et forslag til en forbindelsesvej/omfartsvej fra Århusvej/Vejlevej til Holstebrovej med en linieføring i forlængelse af Århusvej fra Vejlevej til Holstebrovej ved Vestre Ringvej (dåværende Agerlandsvej).

Med denne linieføring føres omfartsvejen uden om bebyggelserne vest for Ringvejen.

Da forslaget kun havde ringe trafikal effekt, blev det opgivet.

På baggrund af den offentlige høring har Vejdirektoratet foretaget en fornyet og mere detaljeret undersøgelse af forslaget og vurderet det i forhold til den planlagte linieføring. Linieføringen er samtidig justeret i forhold til det tidligere forslag som konsekvens af byudviklingen.

4.11.1. Alternativ linieføring Søndre Ringvej

Længden af den alternative linieføring er 3,1 km, dvs. 1,1 km længere end den foreslåede, planlagte linieføring.

Linieføringen indebærer et knæk i vejforløbet for rute 13, hvilket – sammen med den længere vejstrækning – vil medvirke til, at rute 13-trafikken ikke vil benytte omfartsvejen.

Linieføringen berører flere boliger ved Koldingvej og Liseborgvej.

4.11.2. Trafikale konsekvenser

Trafikken på den alternative linieføring for Søndre Ringvej forventes at være 2.800 biler pr. døgn (1996-niveau).

Aflastningen af Ringvejen gennem Viborg er beregnet til 1.600-1.700 biler pr. døgn.

Etablering af omfartsvejen i Viborg Nord vil ved den alternative linieføring ikke føre til en yderligere aflastning af trafikken ad Ringvejen gennem Viborg som følge af den større omvejskørsel.

For at opnå at rute 13-trafikken vil vælge at benytte den alternative linieføring for Søndre Ringvej fremfor Ringvejen skal køretiden ad Ringvejen forøges med 20%. Det svarer til, at den gennemsnitlige rejsehastighed på de centrale dele af Ringvejen skal reduceres til 40 km/t.

Uheldsbesparelsen ved den alternative linieføring er beregnet til 0,9 uheld med personskade pr. år, dvs., lidt større end ved den foreslåede linieføring. Dette skyldes, at projektet i den alternative linieføring omfatter en ombygning af krydset ved Vejlevej/Århusvej til en rundkørsel, som vil forbedre trafik-sikkerheden i krydset.

4.11.3. Planforhold

Den alternative linieføring for Søndre Ringvej er ikke i overensstemmelse med aftalen fra 1988 mellem Viborg Byråd, Viborg Amtsråd og Vejdirektoratet om de overordnede veje i Viborg-området og med de vejplaner, der efterfølgende blev optaget på ministeriets vejplan.

Linieføringen er desuden i konflikt med den kommunale planlægning.

4.11.4. Natur, landskab og fortidsminder

De landskabelige effekter af den alternative linieføring er ikke væsensforskellige fra effekterne af den foreslåede linieføring.

Skov- og Naturstyrelsen vurderer dog, at den alternative linieføring er uheldigt placeret i forhold til skovbrynene i Viborg Hedeplantage og landskabet nord herfor.

4.11.5. Rekreative forhold

Påvirkningen af den rekreative værdi af det grønne område mellem Liseborgvej og Søndermarken vil være mindre markant end med den foreslåede linieføring.

4.11.6. Øvrige miljøforhold

Reduktionen af den samlede trafikskabte støjgene vil ved den alternative linieføring være mindre end med den foreslåede linieføring.

Støjniveauet ved institutionerne i Søndermarken vil med såvel den foreslåede som med den alternative linieføring være væsentligt mindre end 55 dB(A). Dog opnås her de laveste støjniveauer med den alternative linieføring.

Den alternative linieføring føres længere ind over vandindvindingsområdet for Viborg Vandværk Syd end den foreslåede linieføring og må derfor ud fra en risikovurdering betragtes som mindst hensigtsmæssig.

4.11.7. Økonomi

Anlægsomkostningerne for den alternative linieføring er anslået til 46 mio. kr, hvilket er 5 mio. kr. mere end omkostningerne for den foreslåede linieføring.

4.11.8. Alternativ udbygning af rute 26

Udbygning af rute 26 til motorvej/motortrafikvej syd om Viborg vil ved den alternative linieføring for Søndre Ringvej kunne ske inden for en korridor, afgrænset mod nord af den planlagte linieføring for rute 26 og mod syd af den nordligste del af Liseborg Plantage.

Påvirkningen fra den udbyggede rute 26 vil afhænge af den endelige linieføring og udformning af vejanlægget.

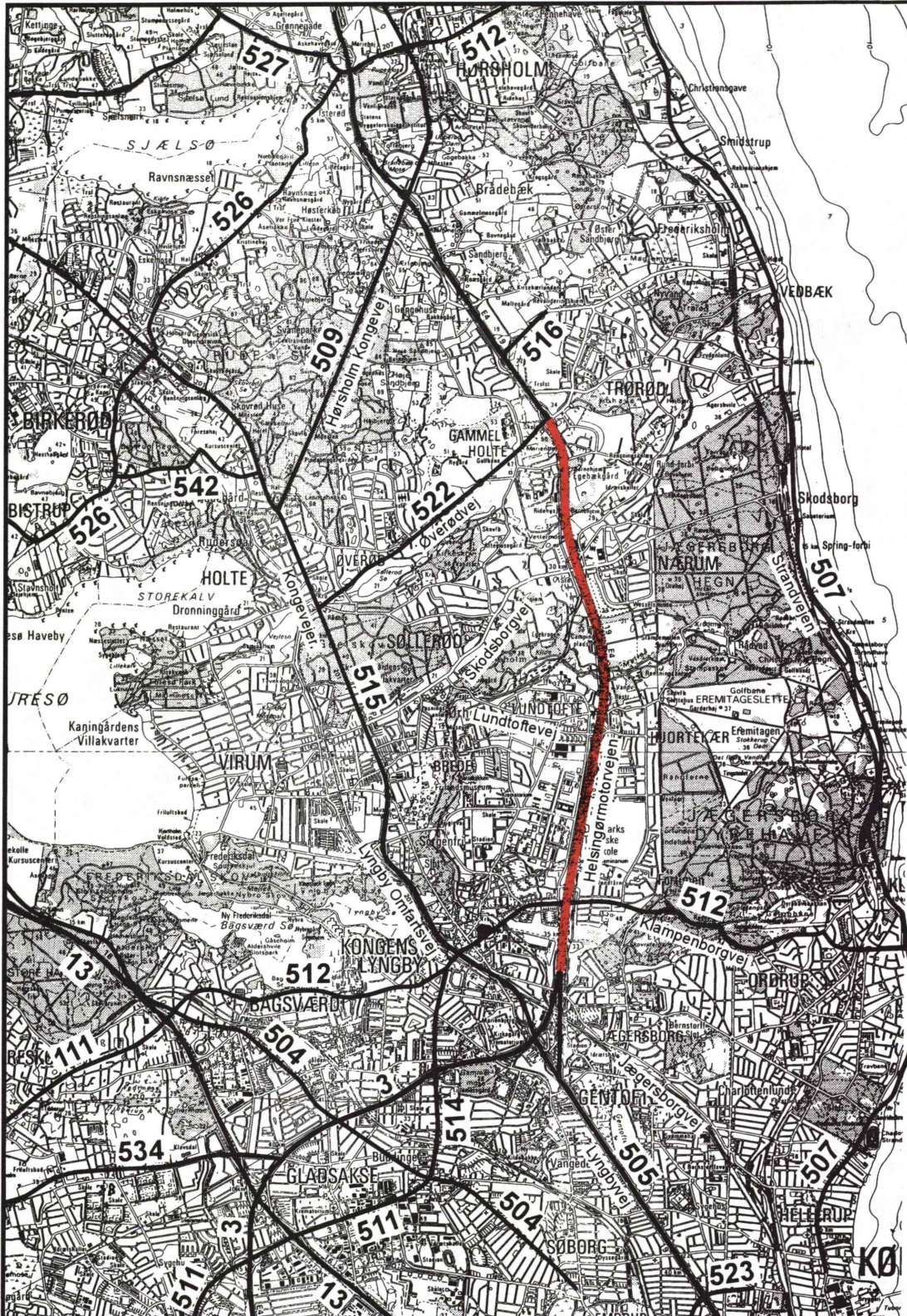
Der har som alternativ til den planlagte linieføring for rute 26 også været forslag om at adskille denne fra omfartsvejen og de øvrige indfaldsveje til Viborg ved at føre rute 26 motorvejen/motortrafikvejen i direkte forlængelse af Århusvej mod vest til skæring med Holstebrovej ved Raunstrup.

Denne linieføring svarer til den sydligste placering af rute 26 i kombination med den alternative linieføring for Søndre Ringvej.


Linieføringen afviger imidlertid så meget fra de hidtidige planer, at den giver en række problemer i relation til den øvrige planlægning i området. Fra Viborg Kommunes og Viborg Amts side har der derfor ikke været tilslutning til forslaget.

Desuden berører linieføringen et antal boliger omkring Koldingvej, Finderupvej og Liseborgvej samt de rekreative områder og Viborg Hedeplantage.

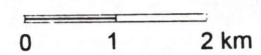
Endelig har der for omfartsvejen og rute 26 i Viborg Syd været undersøgt alternative placeringer og udformninger af tilslutningsanlæggene ved Ringvejen/Falkevej, Vestre Ringvej og Holstebrovej.

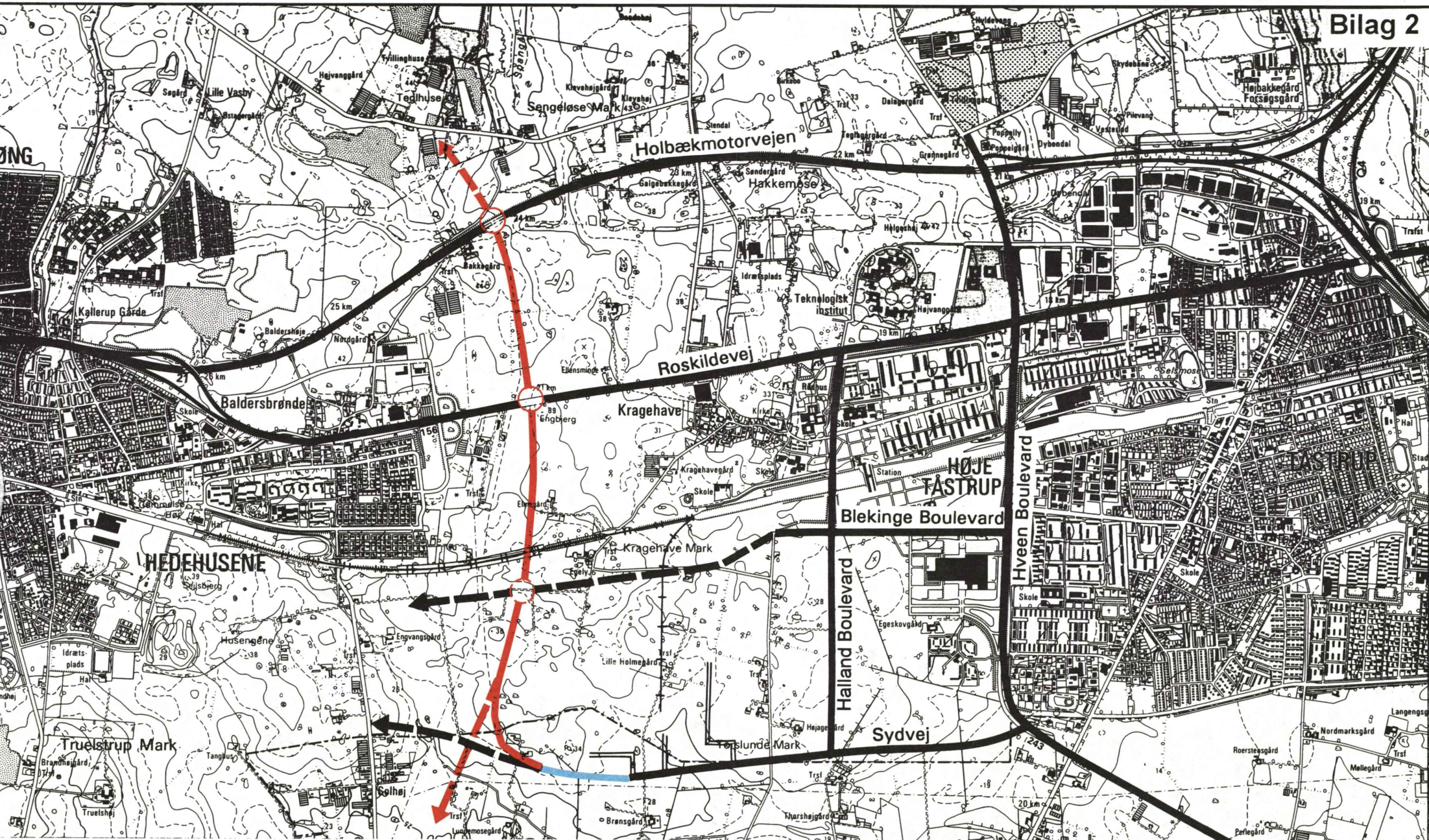



Udvidelse af Helsingørmotorvejen

 Motorvejsstrækning, der omfattes af lovforslaget


 Øvrige hovedlandeveje og landeveje






 Hovedlandevej og tilslutninger der omfattes af lovforslaget om anlægsbemyndigelse.

 Tilslutning der omfattes af lovforslaget og anlægges, når Blekinge Boulevard forlænges til Tværvej.

 Planlagte forlængelser af Tværvej.

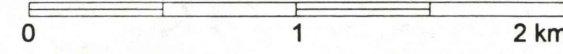
 Sydvejs forlængelse til Tværvej. Anlægges senest samtidigt med Tværvej som amtsvej.

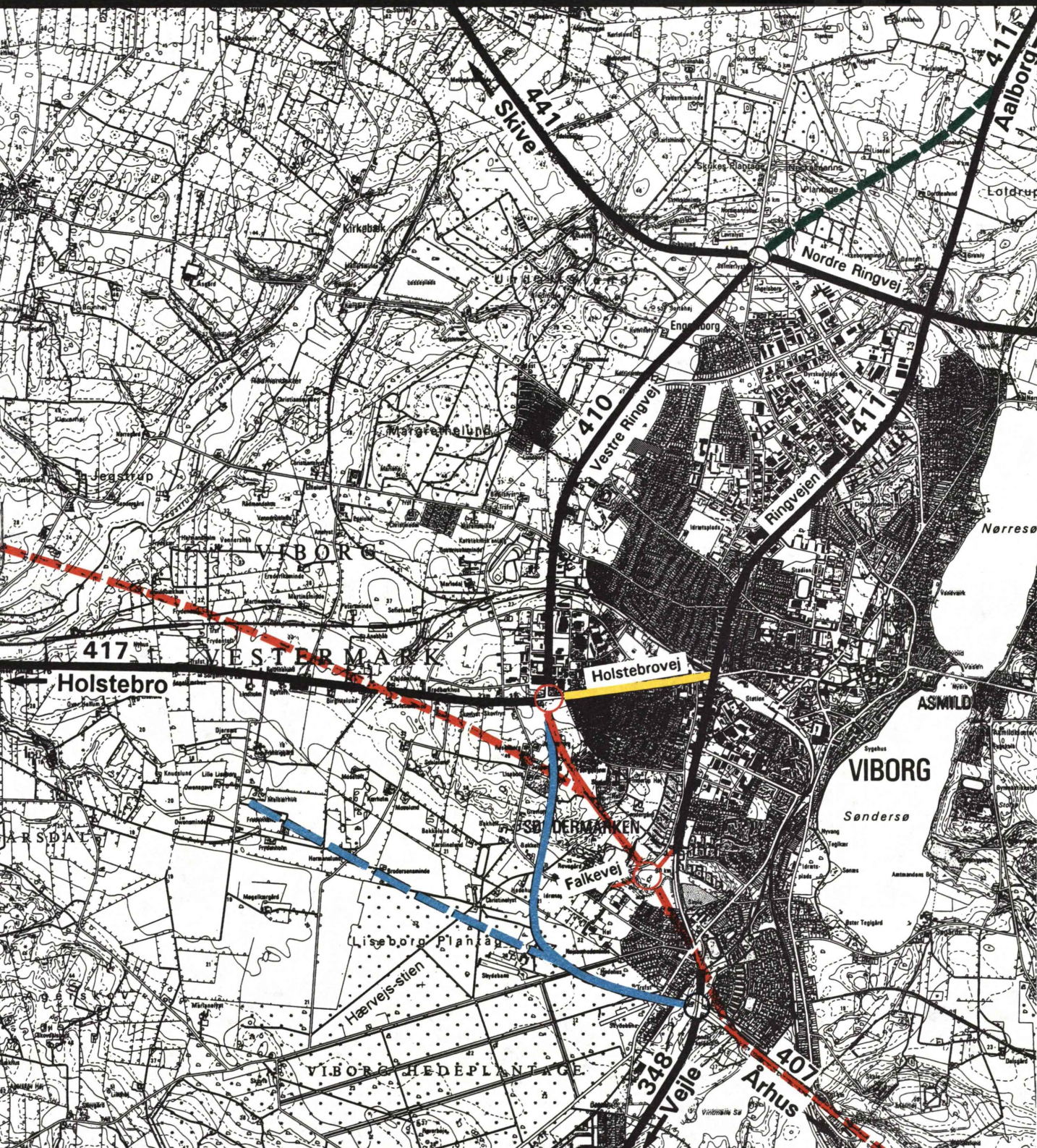
 Eksisterende vigtige vejforbindelser.

 Planlagte forlængelser af eksisterende vigtige vejforbindelser.








Tværvej

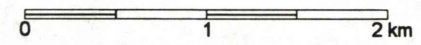
Fra Sydvej til Holbækmotorvejen





Omfartsvej Viborg Syd

-  Hovedlandevej og tilslutninger der omfattes af lovforslaget om anlægsbemyndigelse
-  Alternativ linieføring
-  Eksisterende vigtige vejforbindelser
-  Hovedlandevej, der nedklassificeres i henhold til lovforslaget
-  Planlagt udbygning i henhold til projekteringslov (lov nr.280 af 2. maj 1990)
-  Alternativ udbygning af rute 26
-  Planlagt udbygning (Omfartsvej Viborg Nord)



De vurderes alle at ville medføre ringere trafikale, trafikikkerheds- og miljømæssige effekter end det foreslåede projekt.

De alternative tilslutningsmuligheder vil desuden være dyrere at anlægge.

5. Nedklassificering af nuværende hovedlandeveisstrækninger

Som en konsekvens af bestemmelserne i lovforslagets § 3 er i lovforslagets § 4 medtaget bestemmelser om nedklassificering af hovedlandevej 417, Holstebrovej, på strækningen fra Ringvejen til Vestre Ringvej i Viborg.

6. Lovforslagets samlede økonomiske konsekvenser

De samlede økonomiske konsekvenser for 1995-98 for de i forslaget nævnte projekter er følgende (mill. kr.):

	1995	1996	1997	1998	I alt
Helsingørmotorvejen .	28	40	128	-	196
Tværvejen	2	10	30	40	82
Amagermotorvej	26	-	-	-	26
Trafikinformatik	2	15	18	-	35
Støjbekæmpelse	4	4	4	-	12
Omfartsvej Viborg Syd	1	10	28	2	41
Ialt	63	79	208	42	392

Der er på finansloven for 1995 forudsat afholdt udgifter til Omfartsvej Viborg Syd. Udgiften i 1995 udmøntes på forslag til tillægsbevillingslov for 1995 på konto § 28.23.06 Trafiksikkerhed og forbedringer. Udgifterne i de efterfølgende år indbudgetteres på forslag til finanslov for 1996.

På finansloven for 1995 er der afsat en reserve til finansiering af initiativerne i Hovedstaden. Det er på finansloven forudsat, at reserven udmøntes ved aktstykker. Nærværende lov udmønter imidlertid hele reserven, og loven træder således i stedet for udmøntningen ved aktstykker.

Reserven for 1995 på 66,6 mill. kr. og en overført reserve fra 1994 på 87,2 mill. kr. udmøntes på forslag til lov om tillægsbevilling for 1995, medens reserven for de efterfølgende år udmøntes på forslag til finanslov for 1996. På forslag til lov om tillægsbevilling for 1995 udmøntes reserven på følgende konti: § 28.23.04 Motorveje, anlæg: 54,0 mill. kr. (Helsingørmotorvejen og Amagermotorvejen). § 28.23.05 Øvrige hovedlandeveje, mindre anlægsarbejder: 2 mill. kr. (vedr. Tværvejen). § 28.23.06 Trafiksikkerhed og forbedringer: 2 mill. kr. (vedr. trafikinformatik). § 28.23.07 Trafiksikkerhed og forbedringer: 4 mill. kr. (vedr. støjbekæmpelse).

Som det fremgår, forventes kun en mindre del af reserven anvendt i 1995. Den resterende del af bevillingen vil på forslag til lov om tillægsbevilling for 1995 blive overført til anvendelse i kommende finansår.

7. Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

8. Høring over lovforslaget

Lovforslaget er samtidig med fremsættelsen sendt til høring hos:

Københavns Amt, Frederiksborg Amt, Roskilde Amt, Søllerød Kommune, Lyngby-Taarbæk Kommune, Gentofte Kommune og Høje-Taastrup Kommune.

Viborg Amt og Viborg Kommune.