

Forslag

til

Lov om visse hovedlandeveisstrækninger.

Fremsat den 14. december 1971 af *ministeren for offentlige arbejder*.

§ 1. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at lade følgende hovedlandeveisstrækninger anlægge som motorveje med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet:

- 1) En hovedlandevej fra motorvejen Lillebælt-Kolding (hovedlandevej A 1) ved Nr. Stenderup, på en højbro over Vejle Fjord til hovedlandevej A 10 ved Høgholt Skov nord for Vejle.
- 2) En hovedlandevej fra den nuværende hovedlandevej A 15, Århus-Grenå, ved Skødstrup, nord om Rønde til hovedlandevej A 15 ved Tåstrup, øst for tilslutningen af Århus amts landevej Tåstrup-Ebeltoft.

§ 2. Ministeren bemyndiges til at lade foretage projektering til forberedelse og sikring af anlæg af en hovedlandevej, udbygget som motorvej, fra Farnæs Skov på Falsters nordkyst, syd om Nørre Alslev og på en højbro over Guldborgsund ved Hjælms Nakke til Lolland, hvor vejen tilsluttes den nuværende motorvej ved Saksøbing.

§ 3. Såfremt der i tiden, indtil lovforslag til de i § 2 nævnte anlæg kan være udarbej-

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

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

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

- 1) Hovedlandevej A 10, Kolding-Vejle, for så vidt angår strækningen mellem tilslutningen til motorvejen Lillebælt-Kolding (hovedlandevej A 1) ved Bramdrupdam og Koldingvejs tilslutning til Fredericiagade/Sønderbrogade i Vejle.
- 2) Hovedlandevej A 15, Århus-Grenå, for så vidt angår strækningen fra Skødstrup til Tåstrup samt hovedlandevejen Drastrup-Følle fra den nye motorvej mod syd til den hidtidige hovedlandevej A 15.

Bemærkninger til lovforslaget.

I henhold til § 1, stk. 1, i lov nr. 199 af 31. maj 1963 om hovedlandeveje bestemmes det ved særlig lov, hvilke nye hovedlandeveje der skal anlægges, hvilke bestående veje der skal omklassificeres til hovedlandeveje, og hvilke hovedlandeveisstræk-

ninger der skal anlægges eller udbygges som motorveje.

I henhold til § 12 i loven sker nedlæggelse af offentlige veje som hovedlandeveje ligeledes ved lov.

I. Motorvej Nr. Stenderup-Vejle Nord, jfr. forslaget § 1, nr. 1 (bilag 1).

Projekteringen af den nævnte motorvejsstrækning er udført i henhold til lov nr. 237 af 14. juni 1965 om projektering m. v. af en nord-sydgående motorvej i Jylland med forskellige tilsluttende vejforbindelser.

Anlægget af denne motorvejsstrækning vil betyde, at Vejle by aflastes for en betydelig del af den gennemgående trafik.

Denne aflastning opnås primært ved at anlægge en motorvej øst for Vejle mellem hovedlandevej A 10 nord for byen og hovedlandevej A 18 syd for byen, idet motorvejen føres over Vejle fjord på en højbro. For at opnå en tilstrækkelig effektiv trafikafloadning i byen, må den nævnte motorvejsparcel imidlertid også tilsluttes hovedlandevej A 10 syd for byen. Trafikken på hovedlandevej A 10 mellem Kolding og Vejle er stærkt stigende. Årsdøgntrafikken er beregnet til ca. 9.000 køretøjer i 1978.

Af nævnte årsager foreslås det at anlægge hele strækningen fra den nuværende Kolding-Lille Bælt motorvej ved Nr. Stenderup til hovedlandevej A 10 nord for Vejle som motorvej, idet der samtidigt skabes sammenhæng i motorvejsnettet mellem Vejle nord og Christiansfeld. Motorvejen Kolding-Christiansfeld påregnes åbnet i 1974.

Strækningen mellem Nr. Stenderup og hovedlandevej A 18 syd for Vejle foreslås udført i 2 etaper. I 1. etape udbygges kun 2 spor, idet dog broer og jordarbejde udføres svarende til fuld udbygning til 4-sporet motorvej.

I 2. etape udbygges vejen til 4-sporet motorvej, og dette påregnes at ske omkring 1985 eller på et tidligere tidspunkt, såfremt der opstår trafikalt behov herfor.

Ud over anlæg af motorvejen forudsætter projektet omlægning eller regulering af et betydeligt antal skærende veje.

Som nævnt føres motorvejen over Vejle fjord på en ca. 1.700 m lang højbro. Denne del af projektet er efter forelæggelse for handelsministeriet udformet med hensyntagen til søfarten til og fra Vejle ved valg af et mindst 100 m bredt gennemsejlingsfag med en fri højde på mindst 40 m over en bredde på 75 m, placeret centralt omkring sejltrede og fyrilinje. Broens tværprofil er fastlagt som 4-sporet profil med nødspor.

Ved motorvejens afslutning ved hovedlandevej A 10 nord for Vejle skabes der forbindelse ad A 10 mod Horsens og ad A 13 mod Viborg.

Der påregnes udført tilslutningsanlæg ved motorvejens krydsning med hovedlandevej A 18 syd for Vejle.

Når den i § 2 i lov nr. 237 af 14. juni 1965 nævnte forlægnings af hovedlandevej A 18 (fra Give over Bredden til syd for Vejle) til sin tid bringes til udførelse, påregnes den tilsluttet den her omhandlede motorvejsstrækning.

I projektet er der taget hensyn til den i § 2 i samme lov nævnte motorvejsgren mod Lille Bælt, der forudsættes at skulle afgrene fra den her omhandlede motorvejsstrækning i området syd-øst for Smidstrup.

Etapeafslutningen mod syd sker ved tilslutning til det delvist etablerede udfletningsanlæg ved Nr. Stenderup.

Motorvejsstrækningens linjeføring, jfr. bilag 1, er i princippet i overensstemmelse med den i projekteringsloven forudsatte.

Efter at projektet har været behandlet i det i forbindelse med projektering og anlæg af den jyske motorvej nedsatte regionsudvalg for region Vejle, har Vejle amtsråd samt Vejle, Børkop og Kolding kommuner tiltrådt, at udførelsen foregår på det i nærværende lovforslag omhandlede grundlag, idet der dog er fremsat ønske om forhandling vedrørende enkelte detailproblemer. Fredericia byråd havde fremsat ønske om, at den i projekteringslovens § 2 nævnte motorvejsgren mod Lille Bælt føres vest om Fredericia kommune. Et sådant forslag ville kræve en væsentlig ændring af det hidtil fastlagte projektgrundlag — idet en sådan linjeføring ikke er forudsat i projekteringsloven og tillige må forudsætte en anden linjeføring for den af nærværende lovforslag omfattede motorvejsstrækning. Vejdirektoratet og de øvrige i regionsudvalget repræsenterede kommuner har dog ikke ment at kunne tiltræde Fredericia byråds forslag, og byrådet har herefter ikke villet modsætte sig, at lovforslaget fremsættes.

Boligministeriets kommitterede i byplansager og statens naturfrednings- og landskabskonsulent har erklæret sig enige i projektet.

Strækningen fra Skærup til Vejle nord er sikret ved byggeplaner.

Længden af motorvejsstrækningen Nr. Stenderup-Vejle nord er 22 km. Overslagssummen for det samlede anlæg i 1. etape er inklusive arealerhvervelsesudgifter og eksklusive merværdiafgift, ca. 265 mill. kr. med prisniveau april 1971. Heraf andrager udgiften til broen over Vejle fjord ca. 160 mill. kr.

Udgifterne påregnes at fordele sig således:

Finansår 1973-74.....	3 mill. kr.
— 1974-75.....	50 — -
— 1975-76.....	70 — -
— 1976-77.....	75 — -
— 1977-78.....	55 — -
— 1978-79.....	12 — -

Motorvejen påregnes åbnet i 1978.

Overslagssummen for 2. etape er eksklusiv merværdiafgift 20 mill. kr., prisniveau april 1971.

Som konsekvens af bestemmelsen i lovforslagets § 1, nr. 1, er i forslaget § 4, nr. 1, medtaget en bestemmelse om nedklassificering af den eksisterende hovedlandevej A 10 på strækningen mellem Bramdrupdam og hovedlandevej A 18s sydlige indføring i Vejle.

Nedklassificeringen gennemføres efter anlægget af motorvejsstrækningen Nr. Stenderup-Vejle nord.

II. Motorvej Skødstrup-Tåstrup, jfr. forslaget § 1, nr. 2 (bilag 2).

Projekteringen af denne motorvejsstrækning er udført i henhold til § 2, nr. 1, i lov nr. 261 af 4. juni 1970 om visse hovedlandeveisstrækninger.

Den foreslåede motorvejsstrækning er en forlængelse af den i projekteringsloven for den jyske motorvej (lov nr. 237 af 14. juni 1965, § 2, nr. 3) omhandlede motorvej fra Lisbjerg til Skødstrup.

Linjeføringen er vist på bilag 2.

Projektet omfatter anlæg af en ca. 22 km lang, 4-sporet motorvej med 12 m midterrabat og udførelse af en ca. 5 km lang, ny 2-sporet landeveisstrækning, Molsvejen, fra motorvejen ved Rostved mod syd til forbindelse med landevejene på det vestlige Mols ved Egens. Det forudsættes, at andre supplerende vejforbindelser samtidig udføres af de lokale myndigheder. Endvidere indeholder projektet forslag om omlægning eller anden regulering af et betydeligt antal skærende veje.

Der forudsættes anlagt et tilslutningsanlæg ved motorvejens skæring med hovedlandevej A 15 nord for Løgten af hensyn til forbindelsen til det rekreative område ved Kalø Vig samt byområderne Løgten og Hornslet. Desuden påregnes udført et tilslutningsanlæg ved Århus amts landevej Følle-Drastrup til forbindelse med denne og Århus amts landevej Ugelbølle-Ryomgård samt med byområderne Rønde og Ugelbølle. Endvidere forudsættes anlagt et tilslutningsanlæg ved Rostved, hvorfra den nye Molsvej udgår.

Ved fastlæggelsen af linjeføringen har der i særlig grad måttet tages hensyn til fredede arealer og fredningsområder, byzonearealerne i byudviklingsplanen for Kaløvigegnen, samt til vejens tilpasning til landskabet.

Motorvejsstrækningen tilsluttes mod syd den nuværende hovedlandevej A 15 syd for Skødstrup, hvoraf en kort strækning omprofileres i forbindelse med motorvejsanlægget, således at hovedlandeveisforbindelsen er 4-sporet fra Århus til Egåbro og derfra 3-sporet til motorvejens begyndelsespunkt.

Mod øst tilsluttes motorvejsstrækningen den nuværende hovedlandevej A 15 ved indmundingen af bivejen mod Kolind, hvor der tillige skabes tilslutning til landevejen mod Ebeltoft.

Projekteringen af motorvejsstrækningen og Molsvejen har løbende været drøftet i det i forbindelse med projektering og anlæg af den jyske motorvejsnedsatte regionsudvalg for region Århus. Det foreliggende projekt har dog ikke været drøftet i selve regionsudvalget, men Århus amtsråd, Århus, Rosenholm, Rønde og Ebeltoft kommuner har haft projektet forelagt og har erklæret sig enig i, at udførelsen foregår på det i nærværende lovforslag omhandlede grundlag. Man forudsætter dog i forbindelse med det videre projekteringsarbejde nærmere drøftelser om visse detailspørgsmål og enkeltheder vedrørende tilslutningsanlæg samt tværprofil og linjeføring for nogle af de skærende veje.

Statens konsulent i naturfredningsspørgsmål, Fredningsplanudvalget for Århus amt, Boligministeriets kommitterede i byplansager og Byudviklingsudvalget for Kaløvigegnen har erklæret sig enige i projektet, bortset fra den del, der omfatter strækningen ved Ugelbølle, hvor byudviklingsudvalget bl. a. af hensyn til støjgener foreslår en ændring af linjeføringen. Også boligministeriets kommitterede i byplansager har peget på støjproblemet. Til imødegåelse af disse gener vil en mindre regulering af linjeføringen blive forsøgt i det videre projekteringsarbejde.

Længden af motorvejsstrækningen er ca. 21,9 km og længden af Molsvejen ca. 5,3 km.

Overslagssummen for det samlede anlæg andrager inklusive arealerhvervelsesudgifter, men eksklusiv merværdiafgift, ca. 150 mill. kr. i prisniveau april 1971.

Udgifterne påregnes at fordele sig således:

Finansår 1973-74	10 mill. kr.
— 1974-75	15 — -
— 1975-76	25 — -
— 1976-77	45 — -
— 1977-78	40 — -
— 1978-79	15 — -

Motorvejen påregnes åbnet i 1978.

Som en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 2, er der i forslaget § 4, nr. 2, medtaget en bestemmelse om nedklassificering af den eksisterende hovedlandevej A 15 på strækningen mellem Skødstrup og Tåstrup.

Den i forslaget § 4, nr. 2, omhandlede vejstrækning Drastrup-Følle er i henhold til lov nr. 312 af 9. juni 1971 klassificeret som hovedlandevej med virkning fra 1. april 1972. Den syd for motorvejen beliggende strækning af denne hovedlandevej for-

udsættes ligesom den nævnte strækning af hovedlandevej A 15, nedlagt som hovedlandevej efter anlægget af motorvejsstrækningen Skødstrup-Tåstrup.

III. Projektering af motorvej fra Farnæs skov på Falster til Saksøbing på Lolland, jfr. forslagens § 2, nr. 1 (bilag 3).

Det i folketingsåret 1969-70 fremsatte forslag til „Lov om projektering af en ny fast forbindelse over Storstrømmen med tilsluttende motorvejsanlæg“ (F. T. 1969-70, tillæg A, sp. 2529-2532) forudsatte, at motorvejen på Falster skulle forløbe syd om Nørre Alslev til Sundby ved Guldborg, hvorfra motorvejen skulle fortsætte i den i fyrrerne bestemte linje for en ny bro over Guldborgsund og videre på Lolland over Majbølle til Saksøbing, hvor vejen skulle tilsluttes den nuværende motorvej mod Rødbyhavn.

Under behandlingen af lovforslaget i folketinget rejstes imidlertid spørgsmålet, om den foreslåede linje i rimelig grad tog hensyn til lokal- og landsdelstrafikken, hvilket resulterede i et ændringsforslag til lovforslaget (F. T. 1969-70, tillæg B, sp. 2481-82), hvorefter dette blev begrænset til kun at omfatte motorvejsstrækningen mod syd til Ravnø, hvor det var forudsat, at motorvejen skulle skære landevejen fra Stubbekøbing til Nørre Alslev. Det således ændrede lovforslag blev vedtaget i folketinget den 29. maj 1970, stadfæstet den 4. juni 1970 og er bekendtgjort som lov nr. 269 af 4. juni 1970.

Vejdirektoratet har herefter taget spørgsmålet om motorvejens linjeføring på Falster og Lolland, herunder placeringen af en ny fast forbindelse over Guldborgsund, op til fornyet undersøgelse. Resultatet af denne undersøgelse er indeholdt i en af vejdirektoratet udarbejdet rapport af august 1971.

Ved den nærmere undersøgelse af linjeføringsmuligheder mellem Ravnø og Saksøbing har det vist sig hensigtsmæssigt at forskyde det nordlige fællespunkt for de undersøgte forslag fra Ravnø mod nord til Farnæs Skov, det punkt på Falsters nordkyst hvor landingen af broen over Storstrømmen er forudsat placeret.

I undersøgelsen af linjeføringsmuligheder mellem de to fællespunkter er naturligt indgået en linje, der i princippet svarer til den, der var forudsat i forslaget til lov om projektering af en ny fast forbindelse over Storstrømmen med tilsluttende motorvejsanlæg. Denne linje er vist med rød punktering på bilag 3. Forslaget forudsætter passage af Guldborgsund ved Nebølle Nakke.

På bilag 3 er endvidere med fuldt optrukken rød linje vist et forslag, der passerer Guldborgsund ved

Hjælms Nakke og som ved dette lovforslag foreslås lagt til grund for den videre projektering.

Ud over disse linjer er der i rapporten omtalt yderligere 3 linjer.

Den sydligste af disse, som passerer Guldborgsund ved Klodskov Nakke, har ikke været gjort til genstand for anlægs- og trafikøkonomiske undersøgelser, idet det er besluttet af se bort fra denne linje, bl. a. under hensyn til de betydelige indgreb, som den ville medføre i rekreative områder på begge sider af sundet.

Endvidere har man ved det endelige valg af forslag til linjeføring ment at kunne se bort fra de i rapporten som II og III betegnede forslag.

Det førstnævnte forslag, som i realiteten er en variant af rapportens forslag I (projekteringslovforslag af 4. februar 1970), er i trafikøkonomisk henseende mindre gunstigt end dette. Rapportens forslag III, der passerer Guldborgsund ved Hjælms Nakke, er i såvel anlægs- som driftøkonomisk henseende væsentlig dyrere end samtlige andre undersøgte forslag.

Det endelige valg af linjeføring har herefter stået mellem den oprindelige linje over Nebølle Nakke (rød punkteret linje) og linjen over Hjælms Nakke (fuldt optrukken rød linje).

Af de foretagne anlægs- og trafikøkonomiske beregninger fremgår det, at en bro ved Hjælms Nakke vil blive ca. 13 mill. kr. dyrere end en bro ved Nebølle Nakke (henholdsvis 113 og 100 mill. kr.). Den tilsvarende forskel i de samlede anlægsudgifter for de to linjer er beregnet til ca. 10 mill. kr.

Trafik-, ulykkes- og vedligholdelsesomkostningerne for linjen over Hjælms Nakke forventes imidlertid at blive mindre end for linjen over Nebølle Nakke. For en 20-års periode er forskellen beregnet til ca. 9 mill. kr.

Linjen over Hjælms Nakke synes tillige ud fra en æstetisk og fredningsmæssig vurdering såvel som i henseende til støjmæssige og byplanmæssige ulemper at være at foretrække fremfor linjen over Nebølle Nakke.

For så vidt angår den fåste forbindelse over Guldborgsund er for en eventuel broløsning spørgsmålet om fri gennemsejlingshøjde og -bredde drøftet med handelsministeriets søfartsafdeling og med søfartsrådet, hvorefter det foreløbige projekt er baseret på en gennemsejlingshøjde på 27 m og en gennemsejlingsbredde på 85 m. Der har været enighed om, at valget af højden ikke var endeligt. En eventuel tunnelloøsning er også undersøgt, men da en sådan løsning vil blive mindst 40-60 pct. (40-60 mill. kr.) dyrere end en bro med 27 m gennemsejlingshøjde,

har man ment at kunne lade denne løsning ude af betragtning.

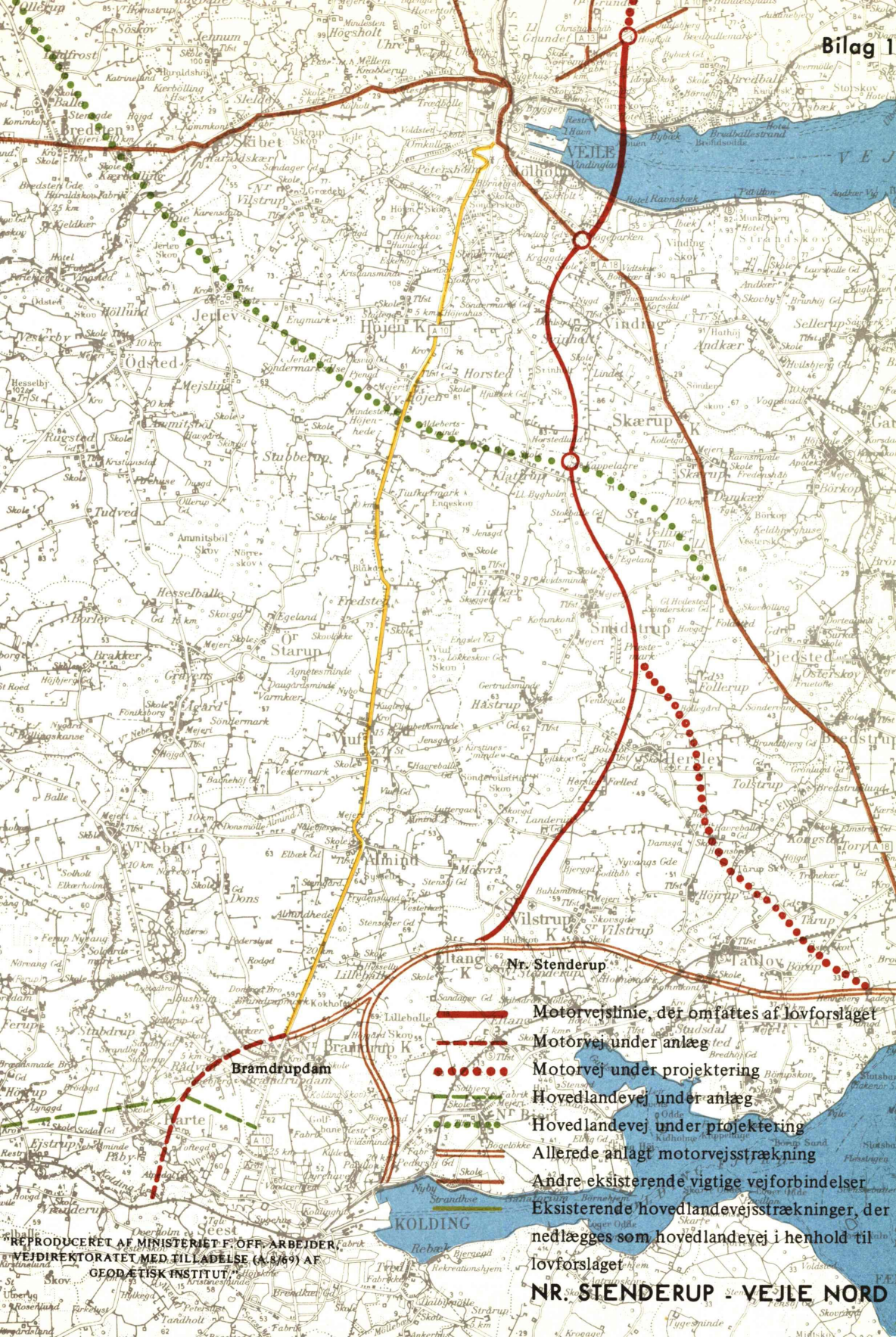
Det i forbindelse med projekteringen af sydmotorvejen nedsatte regionsudvalg med tilhørende teknikergruppe er blevet holdt underrettet om undersøgelsen og udvalget har tilsluttet sig det valgte forslag.

Vejdirektoratets rapport af august 1971 er tilsendt de berørte kommuner til udtalelse. Alle svar forelå endnu ikke ved lovforslagets trykning. Kulturministeriet og boligministeriet har haft lejlighed til løbende at følge arbejdet.

Overslaget for projektering og sikring af den omhandlede motorvejsstrækning andrager, eksklusive merværdiafgift, 4 mill. kr. med prisniveau 1971. Der er i dette beløb ikke medregnet eventuelle udgifter til overtagelse af ejendomme som følge af eventuelt byggelinjepålæg.

Udgifterne påregnes at fordele sig således:

Finansår 1972-73.....	1 mill. kr.
— 1973-74.....	2 — -
— 1974-75.....	1 — -

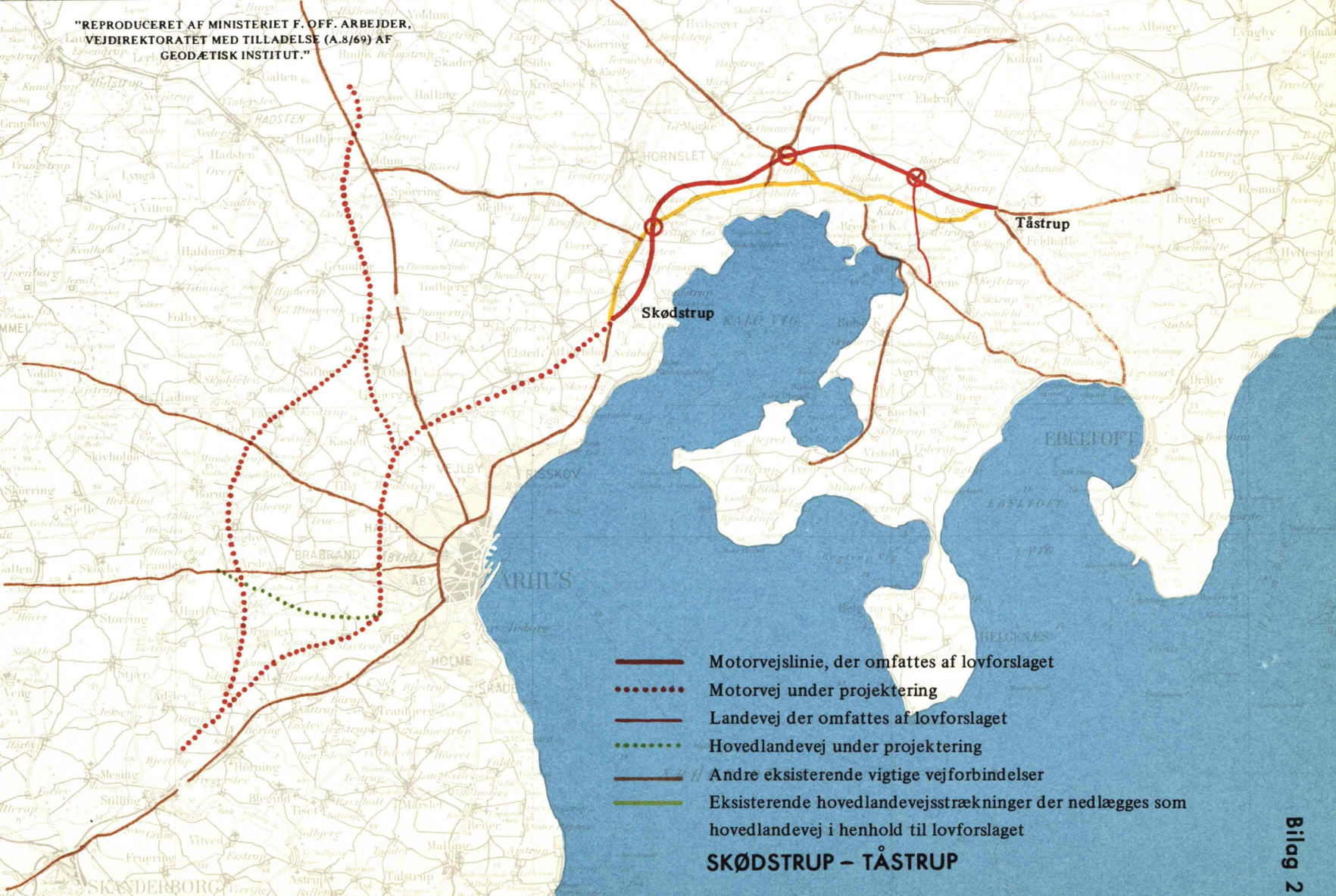


-  Motorvejslinie, der omfattes af lovforslaget
-  Motorvej under anlæg
-  Motorvej under projektering
-  Hovedlandevej under anlæg
-  Hovedlandevej under projektering
-  Allerede anlagt motorvejsstrækning
-  Andre eksisterende vigtige vejforbindelser
-  Eksisterende hovedlandevejsstrækninger, der nedlægges som hovedlandevej i henhold til lovforslaget

REPRODUCERET AF MINISTERIET F. OFF. ARBEJDER
 VEJDIREKTORATET MED TILLADELSE (A.8769) AF
 GEOD. ETISK INSTITUT

NR. STENDERUP - VEJLE NORD

"REPRODUCERET AF MINISTERIET F. OFF. ARBEJDER,
LAUVEJREKTORATET MED TILLADELSE (A.8/69) AF
GEODÆTISK INSTITUT."



-  Motorvejslinie, der omfattes af lovforslaget
-  Motorvej under projektering
-  Landevej der omfattes af lovforslaget
-  Hovedlandevej under projektering
-  Andre eksisterende vigtige vejforbindelser
-  Eksisterende hovedlandevejsstrækninger der nedlægges som hovedlandevej i henhold til lovforslaget

SKØDSTRUP – TÅSTRUP



REPRODUCERET AF MINISTERIET F. OFF. ARBEJDER-
VEJDIREKTORATET MED TILLAESE (A.8/69) AF
"GEODÆTISK INSTITUT."



Motorvejslinie, der omfattes af lovforslaget
 Alternativ motorvejslinie svarende til tidligere forslag
 Motorvej under projektering
 Andre eksisterende vigtige vejforbindelser

SYDMOTORVEJEN, STORSTRØMMEN - SAKSKØBING