

F. t. l. om anlæg af rute 18, strækningen Ris - Ølholm m.v.

Lovforslag nr. L 39. Fremsat den 1. april 1998 af trafikministeren (Sonja Mikkelsen)

Forslag

til

Lov om anlæg af rute 18, strækningen Ris - Ølholm og om nedlæggelse af visse vejstrækninger som hovedlandeveje m.v.

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til som motortrafikvej med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet at lade anlægge en hovedlandevej fra hovedlandevej 344, Vejle-Herning, ved Ris til landevej 348, Vejle-Viborg, ved Ølholm.

§ 2. Ministeren bemyndiges til at optage landevej 348, Vejle-Viborg, som hovedlandevej for så vidt angår strækningen fra hovedlandevej 60, Den Jyske Motorvej, ved Hornstrup til den i § 1 nævnte hovedlandevejs endepunkt ved Ølholm.

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

- 1) Hovedlandevej 341, Fredericiavej i Vejle.
- 2) Hovedlandevej 363, Vejle-Grindsted, fra ho-

vedlandevej 341 til hovedlandevej 345 i Vejle.

- 3) Hovedlandevej 345, Forbindelsesvej fra hovedlandevej 363 til hovedlandevej 344 i Vejle.
- 4) Hovedlandevej 344, Vejle-Herning, fra hovedlandevej 345 i Vejle til den i § 1 nævnte hovedlandevejs begyndelsepunkt ved Ris.

§ 4. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Stk. 2. Samtidig ophæves følgende lovbestemmelser:

- 1) § 1 og § 2, nr. 4 og 5, i lov nr. 208 af 23. maj 1979 om visse hovedlandevejsstrækninger.
- 2) § 2 og § 5, nr. 3 og 4, i lov nr. 225 af 22. april 1987 om visse hovedlandevejsstrækninger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

I henhold til § 14, stk. 1, i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 711 af 11. september 1997, 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.

Ved lov nr. 408 af 22. maj 1996 har Folketinget givet trafikministeren bemyndigelse til at anlægge en omfartsvej ved Brande som motortrafikvej og til at foretage projektering til forberedelse og sikring af anlæg eller udbygning af de øvrige dele af rute 18 Holstebro-Herning-Vejle samt rute 9 Odense-Svendborg og rute 21 Holbæk-Vig som motorvej eller motortrafikvej. Udbygningen af rute 18 er forudsat at ske i den såkaldte A-linie, der følger den planlagte Diagonalvej Give-Horsens på strækningen Ris-Ølholm og tilsluttes Den Jyske Motorvej nord for Vejle.

Omfartsvejen ved Brande er under anlæg og forventes åbnet for trafikken i år 2000.

På de øvrige strækninger af rute 18 gennemføres projektering og miljøundersøgelser (vurdering af virkninger på miljøet (VVM)) i etaper. For strækningen Ris-Ølholm blev undersøgelserne foretaget i 1994-95, idet der samtidig med VVM-vurderingen af omfartsvejsprojektet ved Brande blev gennemført VVM-vurdering af hele Diagonalvejsstrækningen Give-Horsens. For strækningen fra Herning Nord til Brande er miljøundersøgelserne ligeledes gennemført og udsendt til høring i begyndelsen af 1998. I de følgende år indgås undersøgelserne af etaperne fra Holstebro til Herning samt fra Brande til Ris og fra Ølholm til Vejle. Der er dog allerede gennemført indledende undersøgelser med registrering, kortlægning og beskrivelse af hele korridoren langs A-linien.

Regeringen lægger stor vægt på, at der er gode vejforbindelser i det midtjyske område, og den finder det overordentligt nyttigt, hvis de planlagte udbygninger af det overordnede vejnet kan danne udgangspunkt for en forbedring af vejforbindelserne mellem væsentlige

knudepunkter i området. Holstebro/Herning-området, Trekantområdet, Billund og Århus/Horsens-området er sådanne knudepunkter.

Udbygning af rute 18 vil forbedre forbindelsen fra Holstebro/Herning-området til Trekantområdet og det øvrige motorvejsnet, mens forbindelsen mellem Billund og Århus/Horsens-området vil blive væsentlig forbedret, når Diagonalvejen er anlagt i sin helhed mellem Give og motorvejen ved Horsens.

Mulighederne for yderligere at forbedre vejforbindelserne til Billund er beskrevet i Vejdirektoratets rapport: "Veje til Billund", 1997. Forslagene her omfatter bl.a. en linie, der inkluderer den såkaldte Borgmestervej mellem Den Jyske Motorvej ved Skærup og landevej 510, Kolding-Bredsten (Vingstedvejen), ved Ødsted.

Vejle Amt og Ribe Amt samt kommunerne i området har anbefalet rapportens forslag 1, som baserer sig på Borgmestervejen i kombination med en udbygning af de nuværende veje mellem Bredsten og Billund og mellem Billund og Give. Kombineret med Diagonalvejen vurderes det, at der med denne løsning samlet set opnås den mest hensigtsmæssige vejbetjening af Billund-området.

Omfordelingen pr. 1. januar 1998 af det offentlige vejnet mellem staten, amterne og enkelte primærkommuner har medført, at bl.a. de tidligere hovedlandeveje 348, Vejle-Viborg, 363, Vejle-Grindsted, og 338, Give-Horsens, ikke længere er statsveje. Det betyder, at opgaven med at etablere Diagonalvejen er overgået til Vejle Amt på nær delstrækningen Ris-Ølholm, som indgår i den fremtidige rute 18. Eventuelt anlæg af Borgmestervejen og udbygning af øvrige vejforbindelser til Billund er ligeledes en amtslig opgave, idet staten dog har givet tilsagn om en medfinansiering på 15 mio. kr.

I forbindelse med Folketingets behandling af lovforslaget om ændring af vejloven gav et flertal i trafikudvalget udtryk for, at den overordnede vejføring af rute 18 fra Ris mod syd ikke skulle føres til motorvejen nord for Vejle, men vest om Vejle og forbindes med motorvejen syd for Vejle.

Udmeldingen herom gav anledning til indsigelser fra bl.a. Vejle Amt, som foretrækker A-linien, og som ønsker, at staten anlægger sin del af Diagonalvejen snarest, idet amtet har igangsat det forberedende arbejde med at realisere sin del.

Ved en besigtigelse af rute 18 og vejforbindelser til Billund den 1. december 1997 havde trafikudvalget lejlighed til sammen med trafikministeren og repræsentanter for Vejle Amt at se nærmere på linieføringsforslagene for rute 18 og Borgmestervejen.

På baggrund af besigtigelsen samt Vejle Amts brev af 10. december 1997 til trafikministeren har et flertal i trafikudvalget i betænkningen af 18. december 1997 til L 99 givet udtryk for den opfattelse, at det ikke er nødvendigt, at der gennemføres yderligere undersøgelser af muligheden for at føre rute 18 udbygget som motorvej/motortrafikvej vest om Vejle over Vejle Ådal med tilslutning til Den Jyske Motorvej syd for Vejle. Flertallet finder, at udbygningen af rute 18 bør fastholdes i A-linien således som forudsat i projekteringsloven.

Flertallet har i betænkningen noteret sig, at miljøundersøgelserne af Diagonalvejsstrækningen Ris-Ølholm er afsluttet, og at anlægslovsforslag for denne strækning derfor kan fremsættes i indeværende folketingsår.

Folketinget har tidligere vedtaget anlægslove for to delstrækninger af Diagonalvejen, henholdsvis lov nr. 208 af 23. maj 1979 om Ris-Uldum og lov nr. 225 af 22. april 1987 om Uldum-Horsens. Strækningen mellem Horsens og Den Jyske Motorvej blev anlagt og åbnet for trafik i 1990 sammen med motorvejsstrækningen Vejle-Horsens.

Siden disse anlægslove blev vedtaget, er der fastlagt regler for VVM-procedure vedrørende større vejprojekter. I overensstemmelse med disse regler er der i 1994-95 samtidig med VVM-proceduren for Brande Omfartsvej gennemført en tilsvarende procedure for Diagonalvejen Give-Horsens (motorvejen).

Miljøundersøgelserne har på nogle strækninger givet anledning til en justering af vejens linieføring og udformning i forhold til det tidligere foreliggende projekt. Dette gælder bl.a. strækningen Ris-Ølholm.

Nord for Ølholm forløber Diagonalvejen på strækningen Ølholm-Uldum gennem yderkanten af den sydligste del af EF-fuglebeskyttelsesområde nr. 44, Uldum Kær, jf. Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 408 af 25. maj 1994 om afgrænsning og administration af EF-fuglebeskyttelsesområder og Ramsarområder. I henhold til bekendtgørelsens § 2, stk. 2, jf. bilag

5, punkt 1, kan Diagonalvejen anlægges, selv om den berører det nævnte fuglebeskyttelsesområde.

Som en del af VVM-undersøgelsen er undersøgt en alternativ linieføring syd om Ølholm, hvorved fuglebeskyttelsesområde nr. 44 helt friholdes. Vejen vil i denne linie blive ca. 0,4 km længere og få et meget kurvet forløb i det småbakkede landskab syd for Ølholm, hvilket medfører dårligere overhalingsmuligheder og øger risikoen for trafikulykker.

VVM-undersøgelsen er beskrevet i følgende rapporter, udgivet af Vejdirektoratet i 1995: »Diagonalvejen Give-Horsens. VVM-redegørelse, Sammenfattende rapport«, »Miljøvurdering af Diagonalvejen«, »Visualisering og æstetisk vurdering«, »Vejteknisk beskrivelse« og »Undersøgelse af landbrugsmæssige forhold«.

Rapporterne var fremlagt for offentligheden i foråret 1995, og der blev i tilknytning hertil holdt borgermøder om projektet. Vejdirektoratet modtog en række bemærkninger, herunder indsigelser mod den miljøtilpassede linieføring, fordi den berører ejendomme i større grad end den oprindelige linieføring, samt ønsker om flere over- eller underføringer af skærende veje.

Vejle Amt har på baggrund af VVM-undersøgelsen tilsluttet sig projektforslaget med de ændringer, der på baggrund af miljøundersøgelserne er indarbejdet i projektet for at mindske indvirkningen på miljøet. Amtet forudsætter, at der i den videre projektering foretages en nøjere vurdering af linieføringen, blandt andet ved ådalpassagerne, og af de forudsatte afbrydelser af lokalvejsystemet. For så vidt angår linieføringen ved Ølholm er det amtets vurdering, at linieføringen nord om Ølholm bør fastholdes.

Give Kommune har anbefalet projektforslaget, dog med opfordring til, at der i størst mulig udstrækning tages hensyn til lokale lodsejeres indsigelser.

Jelling Kommune har meddelt, at den oprindelige linieføring ønskes fastholdt, da denne linie i højere grad følger ejendomskellene mellem de enkelte landbrugsejendomme end den nye linieføring, der er foreslået på grundlag af miljøundersøgelserne. Byrådet ønsker endvidere, at der etableres niveaufri krydsninger af kommunevejene Mindstrupvej og Haugevej, som i projektet er forudsat afbrudt, alternativt at der ved Haugevej etableres en stiunderføring. Desuden ønsker byrådet, at der etableres tilslutning til Tørringvej af hensyn til bl.a. turisttrafik til Jelling.

Tørring-Uldum Kommune har anbefalet projektet, herunder linieføringen nord om Ølholm, og ønsker hele Diagonalvejen Give-motorvejen gennemført sna-

rest muligt som en samlet etape. Endvidere ønsker kommunen Kandsborgvej (Haugevej i Jelling Kommune) opretholdt.

Kandsborgvej/Haugevej er i projektet forudsat afbrudt, da trafikken mellem Ølholm og Jelling kan benytte Tørringvej lige vest herfor, og den videre udbygning af rute 18 mod Vejle er planlagt at ske fra dette sted. Af hensyn hertil er der i projektet heller ikke forudsat etableret tilslutning til Tørringvej. Trafikken fra Herning, Brande, Viborg og Vejle til Jelling vil uanset tilslutning eller ej ikke benytte Diagonalvejsstrækningen.

Ændringerne af lokalvejnettet vil blive nærmere forhandlet med kommunerne og vil indgå i ekspropriationskommissionens behandling.

Skov- og Naturstyrelsen har i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20 m.v. meddelt principiel godkendelse af projektet i linieføringen nord om Ølholm på vilkår af, at der på strækningen Ris-Ølholm etableres faunapassager ved Ris Mark, Givskud Bæk og ved skovrejsningsområdet vest for Hærvejen. Disse faunapassager er indarbejdet i det foreliggende projekt.

2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

De samlede omkostninger til projektering, arealerhvervelse og anlæg af strækningen Ris-Ølholm som motortrafikvej er ca. 240 mio. kr. (prisniveau 1998, eksklusiv moms). Beløbet er behæftet med usikkerhed, da udgifterne til bl. a. ekspropriationer, jordarbejder og asfaltarbejder er vanskelige at vurdere på forhånd. Markedsforholdene på licitationstidspunkterne har stor indflydelse herpå. Usikkerheden skønnes at være af størrelsesordenen +/- 10 pct.

Anlægstakt og åbningstidspunkt vil afhænge af de årlige finanslovsbevillinger.

En hensigtsmæssig anlægstakt kan opnås med følgende udgiftsfordeling:

År 1	12 mio. kr.
År 2	15 mio. kr.
År 3	23 mio. kr.
År 4	70 mio. kr.
År 5	85 mio. kr.
År 6	35 mio. kr.

Udgifterne i år 1 og 2 dækker hovedsagelig projektering og ekspropriationer, mens udgifterne i årene 3 til 6 hovedsagelig dækker egentlige anlægsarbejder. Eventuelle forhåndsekspropriationer vil medføre en fremrykning af udgifterne i de første år.

Anlægsarbejdet forestås af Vejdirektoratet og har således primært administrative konsekvenser for dete.

3. Trafikale konsekvenser

Etableringen af Diagonalvejen og Borgmestervejen vil medføre en omfordeling af trafikken i et større område.

På rute 18 strækningen Ris-Ølholm forventes i år 2010 en årsdøgntrafik på ca. 6.400 biler. Strækningen anlægges derfor som motortrafikvej svarende til standarden for Brande Omfartsvej.

Den nuværende rute 18 vil på strækningerne mellem Give og Bredsten (landevej 532 og 512) stort set have uændret trafik. Derimod vil strækningen mellem Bredsten og Vejle (landevej 363) blive aflastet med 5.000 - 6.000 biler, Fredericiavej i Vejle med ca. 2.500 biler og den nuværende hovedlandevej 344 gennem Jelling med ca. 700 biler pr. døgn i forhold til situationen uden Diagonalvejen og Borgmestervejen.

Vejleljordsbroen får en trafikstigning på ca. 500 biler pr. døgn, svarende til ca. 1 pct. af den forventede trafik i år 2010.

For trafikkanterne vil vejanlæggene medføre en betydelig tidsbesparelse og forbedring af trafikikkerheden.

Hvis hele rute 18 Holstebro-Herning-Vejle i 2010 er udbygget som motortrafikvej, forventes årsdøgntrafikken på strækningen Ris-Ølholm på dette tidspunkt at blive ca. 10.000 biler.

Udbygning af hele rute 18 til motortrafikvej forventes ikke at belaste Vejleljordsbroen yderligere.

4. Miljømæssige konsekvenser

I det følgende redegøres for de miljømæssige virkninger af isoleret anlæg af strækningen Ris-Ølholm.

4.1 Støj, luftforurening og klima

Trafikkens samlede støjbelastning af boliger vil falde som følge af anlægget af vejen. Antallet af boliger, der belastes med et støjniveau over 55 dB(A), reduceres med 56. Når hele Diagonalvejen er anlagt reduceres antallet med 308. Enkelte ejendomme i landzone vil blive belastet med et støjniveau, der overstiger 55 dB(A).

De samlede emissioner af luftforurening fra trafikken - NO_x-, HC- og partikelemissionen - øges med henholdsvis 30 tons, 0,1 ton og 0,3 ton pr. år. I den del af Vejle by, der ligger nede i ådalen, sker der et fald i luftforureningen fra trafikken på omkring 5 pct.

Emissionen af CO₂ øges med 1.400 tons pr. år, så-

fremt der ikke indregnes en forbedring af bilernes benzinøkonomi.

4.2 Natur, landskab og fortidsminder

Vejen forløber gennem et varieret terræn, der er domineret af en sandet moræneflade. Området gennemskæres af en række ådale, af hvilke Alsted Mølleådal af Vejle Amt er karakteriseret som et særligt værdifuldt landskabsэлемент. Vejen er her flyttet mod nord i forhold til den tidligere linie. Den passerer ådalen på en 150 m lang dalbro, hvorved det landskabelige helhedsindtryk forstyrres mindst muligt, og der sikres faunapassage på langs i ådalen. Vest for Alsted Mølleådal placeres vejen på nordskrænten af en øst-vestgående dal, hvorved oplevelsen af dalprofilen bevares bedst muligt.

Øst for Ris fører linieføringen gennem en større plantage i Ris Mark med forholdsvis stor biologisk rigdom. Der er nord, syd og øst for området udlagt skovrejsningsområder. Hvis der etableres skov på disse arealer, vil området komme til at fungere som en vigtig spredningsvej for dyr og planter til naturområdet ved Tinnet Krat. Vejanlægget vil øge den barrierevirkning, som den nuværende hovedlandevej 344 i dag foranlediger.

Ved vejens krydsning af Givskud Bæk etableres en faunapassage for at sikre mulighederne for udviklingen af en spredningskorridor langs bækken.

Vest for Hærvejen findes en Øst-vestgående dalstrækning præget af enge og kær og et rigt varieret planteliv. Linieføringen er her tilpasset, så kun den vestlige del af dalen berøres.

Linieføringen er endvidere tilpasset ved Mindstrup, således at Mindstrup Bæk-dalen friholdes. Der er her mulighed for, ved et naturgenopretningsprojekt, at genskabe tidligere tiders vådbundsområder. Med den ændrede linieføring forsvinder et mindre, næringsrigt vandhul. Det vil blive erstattet af en tilsvarende biotop.

Ådalene ved Mindstrup og Alsted Skov rummer en særdeles værdifuld natur med skove, våde og tørre enge samt vandløb. Skovene udgør en økologisk helhed, og selve ådalen fungerer som en vigtig spredningsvej. Etablering af en dalbro vil bevirke, at ådalenes funktion som spredningsvej og områdets økologiske helhed bevares. Under detailprojekteringen vil linieføringen blive nøje vurderet for at sikre den mest skånsomme krydsning af dette naturområde.

Ved Ølholm føres vejen på dæmning og bro over landevej 348. Dæmningen vil være et dominerende landskabeligt элемент, der bryder grænsen mellem det

småbakkede morænelandskab mod syd og det flade kærlandskab mod nord.

4.3 Overfladevand og grundvand

Vand, der strømmer af fra vejen, vil blive ledt til regnvandsbassiner og herfra videre til bække og åer i området. For at udjævne afstrømningen og nedbringe mængden af skadelige stoffer inden vejvandet udledes til vandløbene, ledes vandet gennem regnvandsbassiner med vandplanter. Bassinerne forsynes med olieudskillere og lukkemekanismer, således at eventuelle spild i forbindelse med uheld vil kunne opsamles. Under anlægsarbejdet etableres midlertidige regnvandsbassiner, hvor jordpartikler kan bundfælde før vandet ledes ud til nærmeste vandløb eller sø.

De områder langs vejen, hvorfra der indvindes drikkevand, er alle velbeskyttede mod nedsivning, men for at sikre hensynet til grundvandsbeskyttelse bedst muligt vil afvandingssystemet for vejen blive konstrueret, så risiko for nedsivning minimeres.

4.4 Ressourceforbrug

Det samlede forbrug af grusmaterialer til vejens opbygning vil være ca. 250.000 m³ og forbruget af asfalt ca. 80.000 tons.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Udbygning af rute 18 Holstebro-Herning-Vejle som en højklasset vejforbindelse, herunder anlæg af strækningen Ris-Ølholm, skønnes at bidrage til en positiv erhvervsøkonomisk udvikling.

Selve anlægsarbejdet skønnes at medføre en direkte og indirekte beskæftigelse på omkring 500 mandår.

Forslaget har ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

6. Forholdet til EU-retten

De miljøundersøgelser, der er gennemført, opfylder kravene i Rådets direktiv nr. 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet og som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997.

Der henvises til punkt 1 ovenfor.

7. Høring over lovforslaget

Lovforslaget er sendt til høring hos:

Vejle Amt, Give Kommune, Jelling Kommune, Tørring-Uldum Kommune og Vejle Kommune.

Høringssvarene vil blive fremsendt til trafikudvalget, når de foreligger.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Forslaget omfatter bemyndigelse til at anlægge en ca. 13 km lang hovedlandeveisstrækning mellem Ris og Ølholm som motortrafikvej. Strækningen udgør 1. etape af en ny rute 18 mellem Give og Vejle og af Diagonalvejen (rute 30) mellem Give og motorvejen ved Horsens. Der henvises til bilag 1.

Motortrafikvejen anlægges i den i miljøundersøgelserne anbefalede linieføring, således at det senere vil være muligt at udbygge rute 18 til motorvej.

*Beskrivelse af vejanlægget**1. Tværprofil*

Vejen anlægges som facadeløs to-sporet motortrafikvej med 8,0 m bred kørebane og 2,5 m brede nødspor, i alt 15 m kronebredde.

2. Linieføring

Med udgangspunkt i hovedlandevej 344, Vejle-Give, nordvest for Ris forløber vejen mod øst, syd om Ris Mark og de store skovområder mellem Sønder Kollemorten og Givskud Mark, hvor den krydser Hærvejen umiddelbart nord for Dalsgård. Herfra forløber vejen videre mod øst mellem Knude og Mindstrup Mark til Alsted Mølleå, som krydses mellem Alsted Bro og Alsted Mølle. Passagen af ådalen sker på en ca. 8 m høj og 150 m lang dalbro. Herfra forløber vejen syd om Tørring og Kandborg til landevej 348, Vejle-Viborg, vest for Ølholm.

3. Tilslutninger

Der bliver alene tilslutninger til motortrafikvejen ved Ris og Ølholm til henholdsvis den nuværende hovedlandevej 344, Vejle-Jelling-Give (rute 442), og landevej 348, Vejle-Viborg (rute 13).

4. Skærende veje og stier

Skærende veje føres over eller under den nye vej eller afbrydes/forlægges. Hærvejen, som på dette sted har status som kommunevej, føres over vejen.

Der vil under detailprojekteringen blive vurderet behov og muligheder for øvrige stikrydsninger.

5. Faunapassager

Der etableres faunapassager ved Ris Mark, Givskud Bæk, vest for Hærvejen og ved Alsted Mølleå.

Til § 2

Som en konsekvens af bestemmelsen i § 1 om anlæg af en ny hovedlandeveisstrækning Ris-Ølholm, der medfører en omlægning af rute 18 mellem Give og Vejle til den nye hovedlandevej og landevej 348 mellem Ølholm og Vejle, foreslås denne landevejsstrækning opklassificeret til hovedlandevej. Der henvises til bilag 1.

Til § 3

Som en konsekvens af bestemmelserne i § 1 og § 2 foreslås en bemyndigelse til trafikministeren til at nedklassificere de hovedlandeveisstrækninger, der afløses af de i § 1 og § 2 nævnte hovedlandeveisstrækninger.

Der henvises til bilag 1.

Til § 4

Loven foreslås at træde i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Som en konsekvens af bestemmelsen i § 1 og af aftalen om omfordeling af det offentlige vejnet mellem staten, amterne og nogle enkelte primærkommuner (Vejaftalen) ophæves ved lovens ikrafttræden de anlægsbemyndigelser, som foreligger for Diagonalvejsstrækningerne Ris-Uldum og Uldum-Horsens i henhold til lov nr. 208 af 23. maj 1979 og lov nr. 225 af 22. april 1987.

Nærværende lov fastlægger linieføringen af Diagonalvejen ved Ølholm, således at Diagonalvejstrækningerne Ølholm-Uldum-E45 kan gennemføres i den forudsatte linieføring i lov nr. 208 af 23. maj 1979, jf. § 2, stk. 2, i Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 408 af 25. maj 1994 om afgrænsning og administration af EF-fuglebeskyttelsesområder og Ramsarområder.

Bilag 1

Skriftlig fremsættelse (1. april 1998)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til Lov om anlæg af rute 18, strækningen Ris-Ølholm og om nedlæggelse af visse vejstrækninger som hovedlandeveje m.v.

(Lovforslag nr. L 39).

I lovforslaget søges om bemyndigelse til at anlægge en ny hovedlandeveisstrækning som motortrafikvej mellem Ris og Ølholm. Strækningen udgør en del af en ny rute 18 Holstebro-Heming-Vejle og indgår desuden som en etape af den planlagte Diagonalvej Give-Horsens. De

øvrige etaper af Diagonalvejen skal, som en konsekvens af aftalen om omfordeling af det offentlige vejnet mellem staten, amterne og nogle enkelte primærkommuner (Vejaftalen), anlægges af Vejle Amt.

Med lovforslaget ophæves samtidig de tidligere bemyndigelser, der er givet til anlæg af Diagonalvejsstrækningerne Ris-Uldum og Uldum-Horsens.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale det til Tingets hurtige og velvillige behandling.