

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 hovedlandeveisstrækninger, der skal anlægges eller udbygges som motorveje. I henhold til § 12 i loven sker nedlæggelse af offentlige veje som hovedlandeveje ligeledes ved lov.

Udgifterne ved de i lovforslaget omhandlede foranstaltninger vil i henhold til hovedlandeveisloven være at afholde af vejfonden. Tankedalsvejen, der ikke udbygges som motorvej, overgår efter udførelsen til vedkommende kommunale myndigheds bestyrelse.

I. Forlægning af hovedlandevej A 25, Tankedalsvejen, jfr. forslagens § 1. (Bilag 1).

Projektering af den nævnte hovedlandeveisstrækning 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. Den foreslåede hovedlandeveisstrækning er en del af det i projekteringsloven forberedte tilsluttende vejnet.

I projektet for den i henhold til lov nr. 261 af 4. juni 1970, § 1, stk. 1, under anlæg værende motorvejsstrækning vest om Kolding indgår et tilslutningsanlæg til den af nærværende forslag omhandlede forlægning af hovedlandevej A 25, Tankedalsvejen, der således vil blive forbindelsesvej til motorvejen fra det sydlige Kolding og fra det vestlige opland i retning mod Ribe og Tønder.

Vejen forudsættes anlagt som motortrafikvej, d. v. s. en vej, der uden egentlig motorvejsstandard forbeholdes motortrafik. Samtlige skæringer med andre veje udføres ude af niveau. Vejen udføres øst for motorvejen i 4-sporet profil med midterrabat og vest for motorvejen i 2-sporet profil.

Ud over tilslutningsanlægget til motorvejen bliver der ingen adgang til motortrafikvejen mellem endepunkterne ved hovedlandevej A 10 i øst og ved den eksisterende hovedlandevej A 25 i vest.

Linieføringen, jfr. bilag 1, er i overensstemmelse med den i projekteringsloven forudsatte.

Efter at projektet har været forhandlet i det i forbindelse med projektering og anlæg af den jyske motorvej nedsatte regionsudvalg, har Vejle amtsråd

tiltrådt, at udførelsen foregår på det i nærværende lovforslag omhandlede grundlag.

Kolding byråd, fredningsnævnet i Vejle amt samt fredningsplanudvalget for Vejle og Skanderborg amter har erklæret sig enige i projektet, idet der dog skal forhandles nærmere om enkelte detaljer.

Længden af motortrafikvejen, Tankedalsvejen, er 6,2 km, og overslagssummen for det samlede anlæg andrager, inklusive arealerhvervelsesudgifter, men eksklusiv merværdiafgift, 14,6 mill. kr., med prisniveau april 1970.

Udgifterne påregnes at fordele sig således:

Finansår:

1972-73	3,0 mill. kr.
1973-74	5,0 mill. kr.
1974-75	6,6 mill. kr.

Efter bygningen af den i § 1, stk. 1, nævnte hovedlandeveisstrækning vil den nuværende hovedlandevej overgå til kun at være af betydning som en lokal vejforbindelse. Der er derfor i lovforslagets § 1, stk. 2, foreslået givet ministeren bemyndigelse til efter anlægget af den nye hovedlandevej at nedklassificere den nuværende hovedlandevej A 25, Kolding-Toftlund-Abild (Tønder), for så vidt angår strækningen fra Hjarup til Kolding.

II. Projektering af motorvejsstrækninger i det sydlige Københavns-område, jfr. forslagens § 2. (Bilag 2).

I det i forslagens § 2 omhandlede motorvejsnet i det sydlige Københavns-område indgår en motorvejsforbindelse til lufthavnen og til en fast forbindelse over Øresund, og disse to øst-vestgående motorveje forbindes med to nord-sydgående motorveje samt med Motorringvejen og Vestmotorvejens sydlige gren. Linieføringen for de foreslåede motorvejsstrækninger er vist på bilag 2. Bilaget er udarbejdet i overensstemmelse med vejdirektoratets redegørelse af 21. september 1970 til folketingets trafikudvalg om motorvejsplaner for Amager, der er optrykt som bilag til den af trafikudvalget den 5. oktober 1970 afgivne beretning.

De hidtil udarbejdede prognoser for den fremtidige vejtrafik dels til og fra lufthavnen, dels til og fra Sverige, forudsiger så betydelige trafikmængder, at der vil blive basis for to adskilte forbindelser.