

Strækningen er optaget på ministeriets vejplan. Delstrækningen fra landegrænsen til Gejlå er desuden sikret ved byggelinjer.

Længden af motorvejsstrækningen er ca. 32,2 km. Overslagssummen for det samlede anlæg er, inkl. arealerhvervelsesudgifter og ekskl. merværdiafgift, ca. 215 mill. kr. med prisniveau april 1971.

Udgifterne påregnes at fordele sig således:

Finansår 1974-75:	30 mill. kr.
Finansår 1975-76:	45 mill. kr.
Finansår 1976-77:	50 mill. kr.
Finansår 1977-78:	60 mill. kr.
Finansår 1978-79:	30 mill. kr.

I overslaget er som ovenfor nævnt medregnet udgifter til adgangsvej til toldvæsenets areal i Padborg. Ligeledes er medtaget de rene vejudgifter til grænseovergang på motorvejen, medens de for grænsekontrollens udøvelse nødvendige faciliteter forudsættes tilvejebragt og bekostet af de pågældende myndigheder.

Motorvejen påregnes åbnet i 1978. Det forudsættes i denne forbindelse, at en tysk motorvejsparcel umiddelbart syd for landegrænsen samtidig er udført. Forhandlinger med det tyske forbundstrafikministerium om den nødvendige koordination af selve grænseparcellerne er i gang. I en eventuel overgangsperiode vil trafikken kunne køre ind på motorvejen ved Kiskelund og nord for Padborg. Ved tidligere dansk-tyske forhandlinger er opnået enighed om grænseværkernes tekniske hoveddata. Den detaljerede projektering af grænseovergangen vil ske i fornødent samarbejde med alle implicerede danske og tyske myndigheder.

II. Omklassificering af visse vejstrækninger i området ved og syd for Åbenrå, jfr. forslaget § 2 og 3 (bilag 1).

De foreslåede ændringer af visse vejstrækningers klassificering er begrundet i strækningernes fremtidige betydning for den gennemgående trafik og er en konsekvens af gennemførelsen af det i lovforslagets § 1 omhandlede motorvejsanlæg. Specielt vedrørende ændringen ved Rødekro skal bemærkes, at denne er nødvendiggjort af beslutningen om at etablere et tilslutningsanlæg til motorvejen ved Brunde for Sønderjyllands amts landevej 513, Åbenrå-Hellevad-Ålslev Kro, medens den eksisterende hovedlandevej 324, Åbenrå-Gabøl, vil være uden direkte forbindelse med motorvejen.

Om de foreslåede ændringer i vejklassificeringen i området har der været ført forhandlinger med Søn-

derjyllands amtsråd, samt Bov, Lundtoft, Åbenrå og Rødekro kommunalbestyrelser, som har tiltrådt disse bestemmelser.

Det er ikke foreslået at nedlægge andre hovedlandeveisstrækninger i Åbenrå-området samtidig med anlægget af motorvejen til Rise Hjarup, hvilket skyldes den valgte etapeinddeling af hele den sønderjydske motorvej. De eksisterende hovedlandeveisstrækninger gennem Åbenrå vil først miste deres betydning for den gennemgående trafik, når den sidste etape af motorvejen og den påtænkte forlængelse af hovedlandevej 319 (A 31), Sønderborg-Åbenrå, er gennemført.

III. Klassificering som hovedlandevej af omfartsvejen vest om Christiansfeld, jfr. forslaget § 4 (bilag 2).

I forbindelse med anlægget af motorvejen fra Harte til Christiansfeld, jfr. § 1, nr. ene 1 og 3 i lov nr. 261 af 4. juni 1970, anlægges en tilslutningsvej som hovedlandevej fra motorvejen til hovedlandelandevej 307 (A 10), Haderslev-Kolding. Sønderjyllands amtsråd har i forbindelse hermed anlagt en landevej vest om Christiansfeld, hvorved hele den gennemgående trafik, i tiden indtil motorvejsanlægget er etableret, ledes vest om Christiansfeld. Man har derfor i forslaget § 4 medtaget en bestemmelse om optagelse af denne landevej som hovedlandevej og nedklassificering af den eksisterende hovedlandevej gennem Christiansfeld. Når motorvejsstrækningen Harte-Christiansfeld kan tages i brug, vil omfartsvejen igen blive foreslået nedlagt som hovedlandevej.

Sønderjyllands amtsråd og Christiansfeld kommune er enige i forslaget.

IV. Ophævelse af projekteringsbemyndigelse vedr. visse hovedlandeveisstrækninger i Københavns kommune („Søringen“ og Scandiagade-Enghavevejløinjen), jfr. forslaget § 5 (bilag 3).

På det tidspunkt, da lov nr. 167 af 27. maj 1964 om visse hovedlandeveisanlæg i og ved København blev gennemført, var det hensigten, at et overordnet vejnet, bestående af et antal radialveje og 2 ringvejslinjer efterhånden skulle udbygges eller anlægges som hovedlandevej indenfor Københavns kommune.

Kommunalreformens gennemførelse og den i tilslutning hertil skete omlægning af vejvæsenets administrations- og finansieringsforhold, der er fastlagt i lov om offentlige veje (lovbekendtgørelse nr. 423 af 11. september 1972), har imidlertid ændret disse forudsætninger.