

Bemærkninger til lovforslaget

I henhold til § 14, stk. 1, i lov om offentlige veje, jfr. lovbekendtgørelse nr. 585 af 20. november 1975, 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.

I

Fuldførelse og overtagelse af Ringvejen i Århus som hovedlandevej samt nedklassificering af en række hovedlandeveisstrækninger i området, jfr. forslagens § 1, § 2, nr. 1, samt § 3 (bilag 1).

Ved vejloven af 1971 overtog staten pr. 1. april 1972 i Århusområdet et hovedlandeveisnet omfattende Ringgaden fra Skanderborgvej til Grenåvej samt indføringerne af A 10, Skanderborgvej, A 15, Silkeborgvej, A 26, Viborgvej, A 10, Randersvej og A 15, Grenåvej til Ringgaden. Med åbningen af motorvejsstrækningen Skanderborg-Århus i efteråret 1977 optoges den del af Ringvejen, som er beliggende mellem tilslutningsvejen fra motorvejen og hovedlandevej nr. 312 (A10), Århus-Skanderborg, som hovedlandevej samtidig med, at den hidtidige A 10 mellem Skanderborg og Århus nedklassificeredes frem til Ringvejen.

Vejloven forudsætter, at staten ikke længere skal have opgaver i de større byområder og således heller ikke have radialveje ind til disses centre. Dette har i København givet sig udtryk ved ophævelse af projekteringsbemyndigelsen vedrørende Søringen, ved at Holbækmotorvejens videreførelse i København nu betragtes som kommunal opgave, og ved at Lyngbyvejens indføring fra Hans Knudsens Plads ind til Søerne (efter at der er foretaget visse kapacitetsforbedrende foranstaltninger på de eksisterende gader) skal nedklassificeres til kommunal vej.

For Århusområdet gik man ud fra, at motorvejen nord og vest om Århus (den jyske motorvej) ville være etableret i 1981. Herefter var det så meningen, at alle strækninger af det nuværende ho-

vedlandeveisnet inden for motorvejen skulle nedklassificeres.

Der er imidlertid senere sket det, at motorvejsprogrammet på grund af økonomiske nedskæringer generelt er blevet forsinket i forhold til de oprindelige planer, og at der nu ikke mere er trafikalt grundlag for den forudsatte hurtige gennemførelse af strækningen vest for Århus. Hertil kommer, at der er opstået tvivl om motorvejens linieføring: vest eller øst om Brabrand Sø.

Det er herefter af ministeriet for offentlige arbejder over for Århus amtskommune og Århus kommune foreslået, som en midlertidig ordning indtil motorvejen kommer, at staten overtager Ringvejen til færdiggørelse som hovedlandevej, medens de inden for Ringvejen beliggende hovedlandeveisstrækninger overgår til amtskommunal eller kommunal bestyrelse.

Efter at der er foretaget en teknisk og økonomisk vurdering vedrørende hovedlandevejene i området, er der i sommeren 1977, med forbehold af folketingets tilslutning, truffet en sådan aftale med amtsrådet og byrådet. Ifølge aftalen færdiggør staten Ringvejen, ligesom den færdiggør udbygningen af den nuværende hovedlandevej Århus-Skanderborg på strækningen ved Kongsvang til et beløb af ca. 26 mill. kr. eksklusive moms i 1977 priser.

Efter åbningen af Ringvejen optages vejen som hovedlandevej på hele strækningen fra motorvejs-tilslutningen til Grenåvej, idet samtlige hovedlandeveisstrækninger inden for Ringvejen samt strækningen af Ringvejen fra A10 til motorvejs-tilslutningen samtidig hermed nedklassificeres. Det er dog muligt, at man efter forhandling med de kommunale råd vil foretrække en etapevis op- og nedklassificering, efterhånden som enkeltstrækninger fuldføres.

Som anført ovenfor, forudsættes der at være tale om en midlertidig ordning, indtil den jyske motorvej omkring Århus er færdig, idet alle hovedlandeveisstrækninger inden for motorvejen herefter nedklassificeres.