

[Miljøministeren]

I forbindelse med en revurdering af anlægget har man undersøgt de støjmæssige konsekvenser af 3 forskellige projektudformninger, hvorved anlægget enten reduceres eller helt udelades.

Det er påvist, at der med hensyn til de samlede støjgener er tale om ret beskedne forskelle mellem de 3 projekter, beregnet med trafikken i 1976 og 1990.

Den almindelige stigning i trafikken i området vil, uanset om vejanlægget gennemføres eller ej, under alle omstændigheder påføre stigende ulemper. Stigningen vil dog være mindre, hvis det nye vejanlæg gennemføres, idet trafikken på den nærliggende Hobrovej allerede i dag støjbelaster området. Dette vil også være tilfældet, uanset der ikke etableres støjafskærmning i forbindelse med nyanlægget.

Jeg er samtidig blevet orienteret om, at ministeren for offentlige arbejder i overensstemmelse med de nye principper i vejloven, hvorefter staten ikke skal have vejopgaver i de større byer, i efteråret har truffet aftaler med Ålborg byråd og Nordjyllands amtsråd om, at staten kun fuldfører anlægget frem til Indkildevej, medens det blev overladt til de lokale myndigheder, om de ville bygge den resterende strækning frem til Mariendals Mølle, hvortil støjproblemerne stort set er koncentreret. Udgiften til eventuelle støjafskærmninger på denne strækning skal følgelig afholdes af de lokale myndigheder, og jeg går ud fra, at disse tager nærmere stilling til støjproblemernes løsning.

Jeg må alt i alt konstatere, at de implicerede myndigheder har inddraget støjproblemerne i de overvejelser om vejprojektets færdiggørelse, der har fundet sted.

I øvrigt kan jeg oplyse, at det af ministeren for offentlige arbejder nedsatte vejstøjudvalg, hvori miljøministeriet er repræsenteret, inden længe vil fremkomme med forslag til regler om støjbeskyttelse, der også tager sigte på at udrede ansvarsfordeling og finansiering i forbindelse med »overgangssager«.

Til *ministeren for offentlige arbejder* (3/2 78) af:

Bjørn Poulsen (SF):

»Anser ministeren det ikke for uheldigt, at man via indførelsen af motorvejen

Bonderup-Ålborg til Mariendals Mølle vil skabe grundlag for, at en del af trafikken ad den motorvej, som fører trafikken uden om Ålborg via Limfjordstunnelen, i stedet vil køre gennem Ålborg og belaste byens i forvejen hårdt belastede vejnet?»

(Spm. nr. 434).

Begrundelse.

Det må anses for meget sandsynligt, at indføringen af motorvejen til Mariendals Mølle vil forøge trafikken gennem Ålborg over den eksisterende bro over Limfjorden til Nørresundby og vestpå ad motorvej A 17.

De trafikprognoser, som planlægningen af motorvejen byggede på, er ikke længere særlig relevante, idet alle tidligere prognoser om trafiktaethed senere er blevet reduceret ved nye prognoser.

Besvarelse (10/2 78):

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):

Mariendals Mølle-indføringen skal tjene som supplerende af de allerede udførte adgange fra motorvejen til Ålborg og derved aflaste en række trafikalt hårdt belastede veje, specielt Hobrovej og Over Kæret/Th. Sauers Vej. Indføringen af Mariendals Mølle-linien tjener specielt til at indføre trafik til det centrale Ålborg.

Det var oprindelig meningen, at staten skulle bekoste hele vejstrækningen. I overensstemmelse med de nye principper i vejloven, hvorefter staten ikke skal have vejopgaver i de større byer, traf jeg imidlertid i efteråret aftale med Ålborg byråd og Nordjyllands amtsråd om, at staten kun fuldfører anlægget frem til Indkildevej, medens det blev overladt til de lokale myndigheder, om de ville bygge den resterende strækning frem til Mariendals Mølle. Dette har de nu truffet bestemmelse om at gøre.

Jeg tror ikke, trafikken uden om Ålborg på motorvejen vil blive fristet af Mariendals Mølle-indføringen til at vælge at køre over den eksisterende bro. Det allerede anlagte vejsystem med motorvejsindføringen til Østre Allé (Sønderbro-indføringen) giver en lige så god eller bedre betjening for trafik, der måtte ønske at køre denne vej over Limfjorden. Det må derfor antages, at de uheldige for-