

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.

Løgten-Tåstrup, jfr. forslagets § 1 og § 2.

I 1972 blev der udarbejdet forslag til lov om anlæg af en 4-sporet motorvej fra Skødstrup til Tåstrup, i alt ca. 22 km. Det foreslåede anlæg var planlagt som en forlængelse af den i projekteringsloven for den jyske motorvej (lov nr. 237 af 14. juni 1965, § 2, nr. 3) omhandlede motorvej fra Lisbjerg til Skødstrup. Anlægslovforslaget blev vedtaget i 1972 (lov nr. 91 af 29. marts 1972).

Tværrødet var i lovforslaget angivet til de da sædvanlige 38 m. I overensstemmelse med et tilsagn fra trafikministeren under behandlingen af lovforslaget blev der foretaget en undersøgelse af konsekvenserne af at anlægge strækningen som en vej af lavere klasse, herunder som 4-sporet motortrafikvej. Udfaldet af undersøgelserne blev dog, at motorvejen med et tværrødet på 38 m blev foretrukket.

I december 1973 blev der afholdt en liniebesigtigelse for det samlede anlæg.

Delstrækningen fra Skødstrup til Løgten (ca. 5 km) blev udført i perioden 1975-78. Denne strækning er imidlertid blevet udført med et tværrødet på 26 m. Baggrunden var de siden anlægsloven ændrede økonomiske forhold og den forventede lavere trafikudvikling samt de ændrede trafikpolitiske målsætninger med bl. a. et lavere krav til serviceniveau.

For den resterende strækning fra Løgten til Tåstrup blev der med baggrund i de ændrede forudsætninger iværksat en revurdering. Revurderingen omfattede mulighederne for at gennemføre anlægget med en vej af lavere klasse end motorvej, ligesom bl. a. mulighederne for at etablere en omfartsvej omkring Rønde i forbindelse med en udbygning af den eksisterende vej skulle vurderes. Resultatet af denne revurdering foreligger i rapporten af

oktober 1979 »Fremtidig hovedlandeveisforbindelse fra Løgten til Tåstrup«.

Det viste sig, at omfartsvejsløsningerne enten ikke kan anses for realisable eller ikke vil kunne opfylde det trafikale formål. Det har på den anden side vist sig, at en motorvej vil være for dyr i forhold til den forventede trafik.

Efter forhandlinger med de berørte kommunale myndigheder er der herefter udarbejdet et reduceret projekt, der ligger til grund for nærværende forslag til anlægslov. Projektet forudsætter, at strækningen udføres i den tidligere planlagte motorvejslinie som en 2-sporet, facadeløs vej med skæringer ude af niveau med eksisterende veje og forbeholdt motorkøretøjer (motortrafikvej), og således at projektet ikke inkluderer den i bemærkningerne til lov nr. 91 af 29. marts 1972 nævnte nye vejforbindelse mod Mols (forlægning af landevej 521), idet denne forbindelse må betragtes som et lokalt anlæg. I projektet er der dog sikret teknisk mulighed for en fremtidig udførelse af anlægget.

Projektet omfatter herefter anlæg af en ca. 17 km lang hovedlandevej fra den eksisterende motorvejsafslutning ved Løgten til hovedlandevej 413, Tåstrup-Ebeltoft Færgehavn, ved Tåstrup.

Vejanlægget vil betyde en aflastning af den nuværende A 15 mellem Løgten og Tåstrup og herunder en væsentlig reduktion i trafikken gennem Rønde by, hvor der er betydelige trafikikkerhedsmæssige og trafikafviklingsmæssige problemer.

Årsdøgntrafikken på den eksisterende hovedlandevej umiddelbart vest for hovedlandevej 414, Drastrup-Følle, og øst for Rønde blev i 1978 målt til henholdsvis ca. 8.000 og ca. 7.500 køretøjer. Årsdøgntrafikken i selve Rønde by androg i 1978 ca. 9.700 køretøjer.

Med et trafikniveau svarende til det nuværende forventes årsdøgntrafikken på motortrafikvejen vest og øst for Rønde at blive henholdsvis ca. 5.500 og ca. 6.300 køretøjer, og det forventes, at vejanlægget reducerer årsdøgntrafikken gennem Rønde by med ca. 6.000 køretøjer, således at års-