

betragtninger« fastholdt de i den oprindelige projekteringslov indeholdte forudsætninger om den østlige tracé, og en lignende tilkendegivelse fremkom fra Århus amtsråd.

Den 20. januar 1972 tiltrådte Århus byråd herefter vejdirektoratets forslag om byggelinjepålæg til sikring af den syd-nordgående motorvej øst om Brabrand Sø. Pålægget, der strakte sig fra Århus Å til ca. 500 m nord for Viborgvej, offentliggjordes den 28. januar 1972.

Efter anmodning fra et mindretal i det daværende udvalg om offentlige arbejder opfordrede udvalget den 22. marts 1972 ministeren til på ny at føre forhandlinger med de lokale råd om motorvejens linjeføring; men såvel Århus byråd som Århus amtsråd fastholdt den vedtagne linjeføring.

Imidlertid fremsendte Århus amts fredningsudvalg den 7. marts 1974 et forslag, der indeholdt alternative linjeføringer, beliggende mellem den østlige og den vestlige motorvejslinje, og folketingets udvalg om offentlige arbejder bad endnu en gang de lokale råd drøfte linjeføringen.

Dette førte til, at en teknikergruppe med repræsentation for de tre vejbestyrelser (vejdirektoratets afdelinger for planlægning, økonomi og statistik samt projektering og anlæg, teknisk forvaltning ved Århus amtskommune og stadsingenøren ved Århus kommune) i sommeren 1974 udarbejdede en »undersøgelse af alternative motorvejslinjer ved Århus«.

Rapporten var baseret på fredningsudvalgets seks motorvejslinjer og indeholdt vejtekniske, trafiktekniske, miljømæssige, økonomiske og planlægningsmæssige vurderinger af hver enkelt.

Rapporten konkluderede,

»at et stort antal meget væsentlige dispositioner som udlæg af byzonearealer, opkøb af jord, byggemodning og bebyggelse er sket i overensstemmelse med egnsplanen, således at det ikke er realistisk at forestille sig gennemførelse af væsentlige ændringer i denne,

at egnsplanen medfører et betydeligt behov for syd-nordgående vejkapacitet øst om Brabrand Sø omkring 1985,

at motorvejsanlæg som i mellemforslagene og forslag V i modsætning til en motorvej øst om Brabrand Sø kun i ringe grad bidrager til at imødekomme dette behov,

at utilstrækkelig syd-nordgående vejkapacitet øst for Brabrand Sø vil medføre betydelige miljøgener omkring de indre vejforbindelser, herunder gennemsvivning af trafik i det lokale vejnet inden for ringvejen, og altså belaste

store boligområder med et højere støjniveau og et større antal trafikulykker,

at kapacitetsbehovet øst for Brabrand Sø i mellemforslagene og forslag V må tilfredsstilles ved anlæg af en syd-nordgående vejforbindelse i østlinjens tracé (vej SN), eventuelt tillige ved en udbygning af ringvejen fra 4 til 6 spor,

at disse veje sammen med det alternative motorvejsanlæg vil medføre miljøproblemer af samme størrelsesorden som i forslag Ø,

at forslag Ø vil tilfredsstille fjerntrafikkens krav samtidig med, at den nord-sydgående trafikproblemer i Århusområdet, alle forhold taget i betragtning, får deres mest hensigtsmæssige løsning,

at forslag Ø fra et trafikikkerhedssynspunkt er bedre end de øvrige forslag, og

at forslag Ø i sammenligning med mellemforslagene og forslag V samt de i disse forslag nødvendige, supplerende vejanlæg øst for Brabrand Sø kræver de mindste samfundsøkonomiske ressourcer og skaber den afgjort største samlede nyttevirkning af de totale investeringer.«

På forespørgsel fra Århus købstads magistrat gentog udvalget om offentlige arbejder den 13. juni 1975 sin opfordring til de lokale råd om at foretage en fornyet overvejelse af linjeføringerne, i dette tilfælde alle seks alternativer. Dette førte til, at Århus byråd i sit møde den 4. februar 1976 bekræftede sit ønske om en østlig linjeføring, men flertallet var nu skrumpet ind til én stemme, så fastholdelsen skete med 16 stemmer mod 15.

Århus amtsråd behandlede sagen i sit møde den 10. februar 1976 og fastholdt den østlige linjeføring med stemmerne 18 mod 9.

Linjeføringen i Århusområdet har således været under stadig diskussion, men først den 23. januar 1985 udmøntede der sig et flertal i Århus byråd for at fjerne den østlige linjeføring fra planlægningen.

3. Konsekvenser af at ændre projekteringsloven

En ændring af projekteringsloven som foreslået vil indebære, at byggelinjepålæggene fra Århus Å til nord for Viborgvej vil blive ophævet, og at linjeføringen vil udgå af regionplan og kommuneplan (hvilket altså er besluttet af Århus byråd i forvejen).

Der vil imidlertid ikke ske væsentlige ændringer for de allerede udbyggede områder, fordi ministeriet siden 1972 har meddelt dispensation til praktisk taget alle til- og ombygninger inden for byggelinjepålægget. Den eneste reelle betydning af byg-