

gelinjepålægget har været, at ejendomme har kunnet forlanges overtaget.

Hvad der sker på de ubebyggede arealer, afhænger fuldt ud af de lokale myndigheders planlægning, og lovforslagets væsentligste konsekvens er således, at *noget* vil ske, hvilket forslagsstillerne også finder ganske væsentligt, idet de reserverede arealer ud fra et overordnet planlægnings synspunkt helt umotiveret er unddraget en integration i bysamfundets planlægning.

Året 1985 indgår eksempelvis direkte i den refererede konklusion fra teknikergruppen fra sommeren 1975: Det antages, at »egnsplanen medfører et betydeligt behov for syd-nordgående vejkapacitet øst om Brabrand Sø omkring 1985«. Dette behov er imidlertid ikke opstået, og egnsplanen er definitivt opgivet. De planlagte B-centre omkring Haselager og Lisbjerg er udgået af planlægningen, og væksten i transportbehovet er langt mindre end forudset.

Allerede af denne grund er det oveflødigt at underkaste teknikergruppens øvrige argumenter for den østlige linjeføring en nærmere vurdering; men det skal for en ordens skyld understreges, at forslagsstillerne ikke deler teknikergruppens beskrivelse af motorvejens miljømæssige, økonomiske, trafikikkerhedsmæssige og ressource mæssige vel-signelser.

Eksempelvis byggede konklusionen på den forudsætning, at der med få meters mellemrum skulle forløbe både en ringvej, som betjente den lokale trafik, og en motorvej, som betjente fjerntrafikken og trafikken mellem de planlagte B-centre. Hvis der overhovedet havde været gran af sandhed i teknikergruppens ressourceovervejelser i 1975, så ville disse for længst have ændret fortegn i og med, at folkettinget i 1978 besluttede at engagere staten økonomisk i ringvejens færdiggørelse og – i givet fald – engagere staten økonomisk i to veje på samme sted!

#### 4. Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til nr. 1 og 3

Forslagene indebærer, at linjeføringen øst om Brabrand Sø udgår af planlægningen. I konsekvens heraf udgår tillige den afskærende motorvejslinje (aflastningsvejen). Forslagsstillerne betragter en færdiggørelse af Ringvejen som fuldt tilstrækkelig til at sikre den nødvendige kapacitet i Århusområdet. Det vil derfor være rent tankespind at erstatte en østlig linjeføring med en vestligere linjeføring eller måske med den motorvejsstrækning, der oprindeligt var tiltænkt som aflastningsvej. De kuldastede forudsætninger har afgørende ændret trafimønstret i Århusområdet, og derfor er der ingen grund til overvejelser om alternativer til en i enhver henseende overskydende kapacitet.

Til nr. 2

Ved den foreslåede ændring udgår tillige motorvejsindføringen til Århus' centrum og forlægningen af hovedlandevej A 15 fra Framlev syd om Brabrand Sø. Sidstnævnte er ikke længere af betydning i bemyndigelsesøjemed og udgår som konsekvens af ændringen i nr. 1. Den planlagte motorvejsindføring til Århus' centrum er uden mening efter, at det såkaldte »Allégadeprojekt« blev skrinlagt for mere end ti år siden.

Til nr. 4

I forlængelse heraf forudsættes, at ministeren afhænder de arealer m.v., som med hjemmel i lov nr. 237 af 14. juni 1965 måtte være erhvervet med henblik på den østlige linjeføring.

#### 5. Forslagets økonomiske konsekvenser

Staten har siden 1965 erhvervet ca. 12 ha jord med henblik på den østlige linjeføring. Arealerne forventes afhændet for ca. 8,3 mill. kr. ekskl. rente-tab, i alt ca. 17 mill. kr. i 1983-niveau.

Beløbet forudsættes anvendt til andre formål inden for ministeriet for offentlige arbejder.