

ved en »Y-løsning«, hvor vejforbindelserne er sammenløbende på en strækning fra Aalborg/Nørresundby til et sted midt i Vendsyssel, hvorfra de grener ud mod henholdsvis Frederikshavn og Hjørring/Hirtshals,

eller

ved en »V-løsning«, hvor der anlægges to nye af hinanden uafhængige vejforbindelser mellem Aalborg/Nørresundby og Frederikshavn og mellem Aalborg/Nørresundby og Hjørring.

Y-løsningerne, hvoraf der er 3, varierer i udgift fra 750 til 920 mio. kr. for en motortrafikvej forberedt til udbygning til 4-sporet motorvej (dog allerede i første udbygning 4-sporet motorvej på Y-løsningernes fællesstrækning) og fra 900 til 1.100 mio. kr. for en 4-sporet motorvej straks på hele strækningen. V-løsningen koster 900 mio. kr. for en motortrafikvej forberedt for udbygning til 4-sporet motorvej og 1.160 mio. kr. for 4-sporet motorvej straks. Der er tale om anlægsudgifter i prisniveau 1. juli 1986, inklusive arealerhvervelse, men eksklusive projektering og eksklusive moms.

På grundlag af det udførte planlægningsarbejde er der enighed mellem Nordjyllands Amtskommune, de berørte kommuner samt Vejdirektoratet om, at V-løsningen bør foretrækkes, idet den giver den mest effektive vejbetjening i området samt de bedste direkte forbindelser mellem Aalborg/Nørresundby og Frederikshavn og mellem Aalborg/Nørresundby og Hjørring/Hirtshals.

Det er således konstateret, at de anlægsøkonomiske besparelser, der kan opnås ved en Y-løsning, er utilstrækkelige til at tilsidesætte de ekstra fordele, V-løsningen har frem for Y-løsningerne. En V-løsning er den løsning, der bedst støtter amtsrådets strategi for udvikling af regionen i henhold til gældende regionplan, og merinvesteringen fra Y- til V-løsning er godt forrentet selv uden nogen yderligere trafikvækst. Ved en motortrafikvejsløsning er den mindste forrentning af merinvesteringen ca. 12% årligt, og ved en motorvejsløsning skønnes den til ca. 10% årligt.

Baggrunden for disse relativt høje forrentninger af merinvesteringen er først og fremmest, at V-løsningen forløber langs de nuværende betydeligt trafikskabende byer og lokalsamfund ved hovedruterne E3 og 13. V-løsningen giver derfor særlige fordele for lokalsamfundenes regionale trafik i forhold til Y-løsningerne.

Dette lovforslag indeholder derfor bemyndigelse til at projektere og sikre vejlinier i overensstemmelse med V-løsningen. Om der skal være tale om en etapeløsning med motortrafikvej forberedt til 4-sporet motorvej i første omgang eller om motorvej straks, må afhænge af de videre undersøgelser.

Forslaget har været forelagt Nordjyllands Amtsråd, Aalborg Byråd, Dronninglund Byråd, Sæby Byråd, Frederikshavn Kommunalbestyrelse, Brønderslev Byråd, Hjørring Byråd, Løkken-Vraa Kommunalbestyrelse og Sindal Kommunalbestyrelse samt Miljøministeriet og Landbrugsministeriet.

Nordjyllands Amtsråd anbefaler lovforslagets skitse for linieføringsprincip, idet amtsrådet fremhæver, at det ønsker V-løsningen etableret som en motorvejsløsning straks, og at der af hensyn til udviklingen i Vendsyssel sker en samtidig udbygning af de to V-strækninger.

Løkken-Vraa Kommunalbestyrelse tilslutter sig også lovforslaget, idet kommunalbestyrelsen ønsker V-løsningen etableret som motorvej straks og samtidig udbygning af de 2 V-strækninger.

Aalborg Byråd, Sæby Byråd, Frederikshavn Byråd og Sindal Kommunalbestyrelse tilslutter sig ligeledes lovforslaget med tilkendegivelse af, at de ønsker en etablering af motorvej straks.

Brønderslev Byråd er også enig i lovforslaget, idet det ønsker de to grene udbygget samtidig og i samme standard af hensyn til en ligelig erhvervsudbygning i landsdelen.

Hjørring Byråd og Dronninglund Byråd tilslutter sig lovforslaget, idet sidstnævnte har fremsat ønske om, at der tages størst muligt hensyn til naturen ved linieføringen gennem Jyske Ås, ved at linieføringen af de nye veje bliver lagt så tæt som muligt på den nuværende E 3.

Om der skal anlægges motorvej straks eller skal vælges en etapeløsning, må som foran nævnt afhænge af de videre undersøgelser. Det samme gælder med hensyn til linieføringens detaljerede placering og tidsplanen for anlæggenes gennemførelse, idet det dog skal lægges til grund i overensstemmelse med Storebæltsaftalen, at anlæggene skal være færdige i 1996 samtidig med vejdelene af en fast Storebæltsforbindelse.

Landbrugsministeriet og Miljøministeriet forudsætter, at de som sædvanlig inddrages i projekteringen.

De samlede udgifter til planlægning og skitseprojektering skønnes at blive ca. 4 mio. kr. (prisniveau 1. januar 1987). Herudover vil der kunne blive tale om udgifter til eventuelle ejendoms erhvervelser til sikring af den senere gennemførelse af anlæggene.