

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. Nedlæggelse af offentlige veje som hovedlandeveje sker ligeledes ved lov.

I

Skibet-Bredsten, jfr. forslagens § 1 og § 4, nr. 1 og 2 (bilag 1).

I henhold til lov nr. 295 af 8. juni 1978 er en forlægnings af hovedlandevej 363 fra Vejle til øst for Skibet for tiden under udførelse. Anlægsarbejderne forventes afsluttet i 1985. Som det fremgår af bemærkningerne til det pågældende lovforslag, er der tale om 1. etape af en hovedlandejevsforlægnings fra Vejle til vest for Bredsten med et forløb syd om Skibet til Bredsten.

Der var dengang principiel enighed mellem vejmyndighederne og med miljøministeriet om en linieføring syd om Skibet og Bredsten for den videre forlægnings af strækningen mellem Skibet og Bredsten (2. etape), men denne strækning blev ikke medtaget i anlægsloven, idet man ønskede forskellige detaljer i linieføringen nærmere undersøgt. Imidlertid fastsatte overfredningsnævnet i en kendelse af 4. september 1979 fredningsbestemmelser for et område i Vejle Ådal, hvorefter der ikke må anlægges en vej syd om Skibet mellem kirken og Haraldskær. På denne baggrund er der efter drøftelser med de lokale myndigheder foretaget en fornyet undersøgelse af de forskellige muligheder for en forbedring af strækningen fra Skibet til vest for Bredsten.

Resultatet er indeholdt i »Redegørelse om alternative projekter for regulering/forlægnings af hovedlandevej 363, Skibet-Bredsten«, som blev færdig september 1981.

Undersøgelsen har baseret sig på 3 hovedalternativer:

Forslag I, der er det oprindeligt forudsatte forslag, der baserer sig på en linieføring syd om Skibet og syd om Bredsten.

Denne løsning er som foran anført i modstrid med overfredningsnævnets kendelse for så vidt angår den ca. 1,5 km lange delstrækning, hvor vejen forløber syd om Skibet Kirke mellem kirken og Haraldskær.

Forslag II, der baserer sig på en linieføring nord om Skibet og nord om Bredsten.

Denne løsning blev i sin tid kasseret på grund af modstand fra lokal side, dels fordi den var i strid med den lokale planlægning, dels fordi den mødte modstand fra landbrugets side på grund af betydelige indgreb i landbrugsjord.

Forslag III, der baserer sig på en udbygning af den eksisterende vej mellem Skibet og området ved Kærbølling kombineret med en række linieføringsforslag syd om Bredsten og et enkelt nord om Bredsten.

Alle forslag er vurderet dels uden en forlægnings af den nord-sydgående landejevsstrækning 510/512, henholdsvis landevejen Kolding-Ødsted-Bredsten og landevejen Bredsten-Filskov, dels i kombination med en forlægnings af landevejen. Endelig er undersøgt en udbygning af den eksisterende vej alene og kombineret med et gadegenembrud syd om kirken i Bredsten. Når landevejene er medtaget, skyldes det, at også disse skaber trafikproblemer i Bredsten. I alt er undersøgt 19 kombinationsmuligheder.

Overslagssummen (prisniveau januar 1982) er for alle løsninger af størrelsesordenen 50 mill. kr. for strækningen mellem Skibet og Bredsten og 20 mill. kr. for forlægnings af de nord-sydgående landeveje gennem Bredsten. En udbygning af den eksisterende vej mellem Skibet og Bredsten, even-