

Af *Otto Mørch* til ministeren for offentlige arbejder:

„Hvor langt er vejmyndighederne nået med reguleringen af de farlige tresporede vejstrækninger?“

Skriftlig begrundelse.

For nogle år siden blev alle tresporede vejstrækninger med tæt trafik reguleret, efter at rådet for trafikikkerhedsforskning havde påvist, at veje med tre spor blev betydelig farligere at køre på, jo større trafik vejen befordrede, hvorimod tresporede veje blev mindre farlige i meget tæt trafik.

I 1965 efterlod man nogle tresporede veje til senere regulering, alt efter trafikudviklingen på de pågældende vejstrækninger. I dag kan det konstateres, at adskillige af disse tresporede vejstrækninger nu er oppe på så betydelige trafiktal — mere end 10.000 biler pr. døgn — at de burde reguleres af vejmyndighederne.

Således kan det eksempelvis nævnes, at A 15 øst for Århus i en 5-årig periode har fordoblet trafikken; den er nu oppe på over 14.000 biler i gennemsnit pr. døgn, og vejen må betegnes som livsfarlig at befærde i alle årets 365 dage. Et andet eksempel er vejen mellem Herning og Ikast, hvor man nu er oppe på mere end 10.500 biler pr. døgn.

Man må derfor spørge, om vejmyndighederne har glemt problemerne vedrørende de tresporede veje, eller om man har ændret vurderingen af de tresporede vejes farlighed inden for de sidste 5-6 år.

Ministeren for offentlige arbejder (*Kampmann*): Det i begrundelsen nævnte notat fra rådet for trafikikkerhedsforskning stammer fra 1969 og omhandler problemet omkring de tresporede vejes sikkerhed. Dette notat, som er nævnt i spørgerens begrundelse, sammenligner de tre- og tresporede veje, idet man har set bort fra veje under 6 m.

Konklusionen af denne undersøgelse er, at for en årsdøgntrafik på op til 9.000-10.000 biler har de tresporede veje i Danmark i gennemsnit færre uheld end de tresporede veje for den samme trafikmængde, hvilket resultat stemmer overens med flere foretagne udenlandske undersøgelser. Desværre er dette statistiske materiale, som jeg omtaler, ikke fyldigt nok til at sige noget sikkert

om forholdene, når trafiktallene er over 10.000 biler pr. årsdøgn.

Med hensyn til de to eksempler på tresporede veje, der specielt er fremdraget i spørgsmålet, nemlig A 15 øst for Århus og A 15 mellem Herning og Ikast, viser en undersøgelse af ulykkerne i 1970 på begge strækninger uden randbebyggelse, at ulykkesfrekvensen er lavere her end på gennemsnittet af de tresporede veje med den samme trafikmængde.

En generel sammenligning mellem trafikikkerheden for veje af samme bredde, men med henholdsvis tre- og tresporet afstribning, er endnu ikke foretaget herhjemme. En rapport fra England omtaler, at man forsøgsmaessigt har ændret afstribning på 10 m brede veje fra 3 til 2 spor, uden at der har kunnet konstateres nogen særlig virkning. En enkelt undersøgelse herhjemme er foretaget af Vejle amt på hovedvej A 18, hvor afstribningen ændredes fra 3 til 2 spor. Årsdøgntrafikken er her på 7.000-8.000 biler, og heller ikke her konstateredes nogen ændring i ulykkestallet.

Min konklusion må formentlig være, at efterhånden som de tresporede veje bliver overbelastet, bør der ske en egentlig ombygning, idet en afstribning til 2 spor næppe vil øge trafikikkerheden.

Sluttelig vil jeg gerne fremhæve, at vejdirektoratet i forbindelse med de såkaldte black spot-undersøgelser over trafikulykker fortsat vil være helt opmærksom på problemet omkring de tresporede veje, som hr. *Otto Mørch* nævner i sit spørgsmål og i sin begrundelse.

Otto Mørch: Jeg er da glad for, at ministeren vil være opmærksom på problemet vedrørende de tresporede veje, men jeg må konstatere, at der åbenbart er sket en ændring i vurderingen af farligheden af de tresporede veje.

Ministeren er også klar over, at der lå kendsgerninger bag, da vejmyndighederne for nogle år siden ændrede en række strækninger, som var tresporede. Det skete efter en hektisk kampagne, men det var dog sådan, at man undersøgte forholdene og på grundlag af trafikikkerhedsforskningens resultater sagde: det går ikke mere, vi må se at ændre forholdene. Det gjorde man. Man