

med trafiktal for 1975 angivne tal ligger 500-1.500 køretøjer over de tilsvarende trafiktal, der er angivet i omstående tabel. Denne forskel skyldes, at de af Vejle amtskommune oplyste tal er middeltal for hele strækningen, medens tallene i omstående tabel, så vidt det er muligt, er trafikken midt på den betragtede strækning. Her vil trafikken normalt være mindst, idet trafikken vokser jo nærmere man kommer byerne.

Angivelsen af julidøgntrafikken på ca. 140 pct. af årsdøgntrafikken er lidt i overkanten, idet denne procent ligger ret konstant mellem 130 og 135 pct. på A 10 igennem Vejle amt.

Med hensyn til trafikprognoserne skønnes der i brevet en trafikvækst på 3 pct. p. a. I den 15-årige periode fra 1975-90 svarer dette til en vækst på 56 pct. Under forudsætning af en årlig nettotilvækst i bilparken på 45.200 biler, må det imidlertid skønnes, at trafikvæksten i den nævnte 15-års periode kun vil udgøre 45 pct. Vejle amtskommunes antagelse om udviklingen i biltrafikkens størrelse ligger således i overkanten af, hvad vejdirektoratet forudsætter.

Vedrørende oplysningerne om trafikmængden på motorvejsstrækningen Kolding-Christiansfeld kan det bemærkes, at valget mellem en bred, 2-sporet og en 4-sporet løsning for en given strækning ikke bør afhænge af, hvor godt eller dårligt eksisterende 4-sporede motorveje udnyttes.

Hvad angår motorvejsstrækningen Horsens N-Nybro (=Egebjerg-Skanderborg) er der en markant forskel på Vejle amtskommunes trafikprognose og de af vejdirektoratet beregnede tal (henholdsvis 18.000 og 11.200 i 1990). Der er tre årsager til dette. For det første er Vejle amtskommunes udgangspunkt (1975-tallene) som nævnt for højt. For det andet er den forventede trafikvækst frem til 1990 som ligeledes nævnt ovenfor, større end vejdirektoratets antagelser og for det tredje forventer amtskommunen en større overflytning af trafikmængder end svarende til vejdirektoratets forudsætninger.

Eksempelvis forventes der i vejdirektoratets beregninger i modsætning til Vejle amtskommunes beregninger ingen overflytning at ville ske fra Odder-vejen.

For strækningen Nr. Stenderup-Vejle syd

er der en rimelig overensstemmelse mellem Vejle amtskommunes trafikprognose og vejdirektoratets beregninger.

Anlægges denne strækning som bred, 2-sporet motortrafikvej, er der tilstrækkelig kapacitet og et rimeligt serviceniveau, indtil etappen Børup-Herslev åbner. Herefter svarer trafikken på strækningen fra Herslev til Vejle syd til vejens tilladelige trafikmængde, hvilket betyder, at en udvidelse til 4 spor er aktuel når etappen Børup-Herslev engang i fremtiden åbnes. Hvornår dette vil ske, er på nuværende tidspunkt helt uafklaret. Når der i skrivelsen fra Vejle amtskommune er anført 1990 som åbningsår, må dette stå helt for amtskommunens egen regning.

Sammenligningen med Fårømotorvejen viser kun, at folketinget dér har tilsluttet sig, at motorvejsstrækninger, hvor trafikken 5-6 år efter åbningen udgør ca. 12.000 køretøjer, skal udbygges i to trin med første trin udført som en bred, 2-sporet motortrafikvej.

Som det fremgår af tabellen ovenfor, er der i Sønderjylland og ved Nr. Stenderup-Vejle syd samt ved Horsens N-Nybro netop tale om strækninger, hvor trafikken vil ligge på omkring 12.000 køretøjer pr. døgn omkring 1990.

Jeg må således afvise, at det — som anført i skrivelse fra Vejle amtskommune — er „yderst betænkeligt“ at anlægge strækningen Horsens N-Nybro trinvis.

5. Kapitalværdi af anlægsudgifter.

Resultatet af en beregning af kapitalværdien pr. 1. oktober 1977 af anlægsudgifterne er vist i følgende oversigt. Der er anvendt en rentefod på 7 pct. Beløbene er angivet i prisniveau april 1976 og er inklusive moms. Der er tale om restudgifter, idet udgifter til arealerhvervelse m. v. allerede er afholdt.

1. Nr. Stenderup-Vejle syd.

	Kapitalværdi i mill. kr.
2 spor nu	84
2 spor nu + 2. trin i 1990-91 —	
1991-92	88
4 spor nu	103