

Bilag 3.

Notet fra ministeren for offentlige arbejder vedrørende samrådspørgsmål A (fortsat).

MINISTERIET FOR OFFENTLIGE ARBEJDER

Den 14. april 1977.

I fortsættelse af min skrivelse af 28. marts 1977 med besvarelse af en række spørgsmål stillet mig under samrådet torsdag den 17. marts 1977 vedrørende trinvis udbygning af motorvejsstrækningerne Nr. Stenderup-Vejle syd og Horsens-Nybro skal jeg nedenfor besvare de resterende spørgsmål.

9. Svenske erfaringer.

Efter kontakt med de svenske vejmyndigheder kan følgende oplyses:

Spørgsmålet om valg af udbygningsstandard, herunder om anvendelse af 2-sporede motortrafikveje eller 4-sporede motorveje, har ikke været genstand for politisk debat i Sverige. Dette skyldes måske, at forslag om anlæg af nye vejstrækninger i Sverige ikke forelægges i rigsdagen, men afgøres endeligt af „Statens Vägverk“. Vägverket har til hjælp i den daglige administration udarbejdet forskellige retningslinjer bl. a. om valg af vejudbygningsstandard, og disse er godkendt i Vägverkets bestyrelse, der er politisk sammensat.

For en del år siden forestillede man sig i Sverige anlæg af et sammenhængende 4-sporet motorvejsnet, i hvert fald i hovedforbindelserne Stockholm-Malmö, Stockholm-Göteborg og Göteborg-Malmö.

Denne tanke er siden opgivet. I dag anser Statens Vägverk alle rigsvejstrækninger for principielt ligeværdige, og spørgsmålet om valg af udbygningsstandard afgøres stort set alene ud fra den forventede trafik i åbningsåret. Man har udarbejdet et diagram, se bilag 1, der angiver, hvilken udbygnings-

standard der skal anvendes for en bestemt trafikintensitet. For en årsdøgntrafik på 9.000-11.000 køretøjer pr. dag regnes med 2-sporet motortrafikvej, for en årstrafik mellem 10.000 og 13.000 køretøjer pr. dag overvejes en trinvis udbygning, således at vejen først anlægges med 2 spor, men forberedt for senere udvidelse til 4 spor, mens man for større trafikmængder over 12-13.000 pr. døgn anlægger en 4-sporet motorvej lige fra begyndelsen. I grænsetilfælde ser man nærmere på de lokale forhold. Disse tal gælder indtil videre, men kan senere justeres under hensyn til niveauet for de bevilinger, der stilles til rådighed for vejsektoren.

I praksis betyder de ovennævnte regler, at de gennemgående hovedvejsstrækninger udbygges som motorveje omkring de større bysamfund, medens de anlægges som motortrafikveje eller almindelige 2-sporede hovedlandeveje på de åbne strækninger mellem byerne.

I tre-årsperioden 1977-80 påregnes ca. 75 km motorvej og ca. 170 km motortrafikvej åbnet for trafik.

Hvor terrænforholdene i øvrigt er tilsvarende, bygges de svenske, 4-sporede motorveje stort set som de danske. På de svenske motortrafikveje tillader man mindre kurveradier end på de foreslåede danske, brede, 2-sporede motortrafikveje, men til gengæld har de svenske veje et bredere belagt profil. Selve kørebanen er kun 7 m bred, men i begge sider er anlagt 3 m brede yderspor med fuld belægning. Der er ingen græs-