

rabat langs disse yderspor. Ydersporene kan anvendes af campingvogne, og i overhalingssituationer (og kun i disse tilfælde) er det tilladt, at også andre biler viger ud i ydersporet. Der er ikke i dag overvejelser om at ændre dette tværprofil i Sverige.

Motortrafikvejene har kun undtagelsesvis skæring i niveau.

Der anvendes forskellige udformninger ved overgangen fra 4-sporede til 2-sporede strækninger, men disse overgange giver ikke anledning til problemer med hensyn til kapacitet eller trafikuheld.

De svenske motortrafikveje har normalt en hastighedsbegrænsning på 90 km/t, men i 1976 ændredes denne på visse strækninger til 110 km/t, som også gælder for de 4-sporede motorveje. De strækninger, der fik hævet hastighedsgrænsen fra 90-110 km/t, var strækninger af høj standard, der samtidig havde en lav uheldshyppighed. Hvilke konsekvenser den gennemførte forøgelse af hastighedsgrænsen har haft på trafiksikkerheden kendes endnu ikke.

Man har derimod fornylig gennemført en analyse af motortrafikvejes og motorvejes sikkerhedsmæssige forhold i perioden 1972-75. I denne periode havde næsten alle motortrafikveje 90 km/t og motorvejene 110 km/t hastighedsbegrænsning. Undersøgelsen, der endnu ikke er offentliggjort, viste, at uheldsfrekvensen (dvs. antal trafikuheld i forhold til antallet af kørte km) var praktisk talt den samme på de to vejtyper. Derimod var uheldene gennemgående alvorligere på de 2-sporede motortrafikveje. Således lå antallet af personskader ca. 25 pct. højere og antal af uheld med dræbte var ca. 50 pct. højere på motortrafikvejene. Uheldsrisikoen på både motorveje og motortrafikveje er dog noget lavere end på det øvrige vejnet.

Det kan i tilslutning til de svenske kriterier for udbygningsstandard oplyses, at i rapporten „Trinvis udbygning af motorveje i „det lille H““, er beregnet de nedenfor viste trafiktal for 1980 (strækningerne forventes åbnet mellem 1980 og 1982):

Årsdøgntrafik i 1980

Rise Hjarup-Skovby	10.100
Skovby-Christiansfeld	10.100
Nr. Stenderup-Vejle syd	9.900
Horsens nord-Nybro	8.900

10. Vesttyske erfaringer.

Foreligger der en egentlig principbeslutning, eventuelt med vedtagelse af lov?

Ved man, hvilke konkrete strækninger der i første etape skal være 2-sporede?

Har der i forbindelse med en eventuel principbeslutning været uenighed om sagen mellem de politiske partier?

Har man i Tyskland overvejet, eller er man konkret ude for problemet med overgange mellem 4- og 2-sporede strækninger?

Svar:

Efter kontakt med vesttyske forbundsvejmyndigheder kan følgende generelle forhold oplyses:

Spørgsmålet om trinvis udbygning af strækninger af det tyske motorvejsnet afgøres fra sag til sag ligesom i Danmark.

Grundlaget for den tyske motorvejsudbygning er en behovsplan, som ved lov blev vedtaget i 1970 og som gælder for en 15-års periode 1971-1985. Behovsplanen føres ud i livet ved 3 femårsplaner. Femårsplanerne vedtages ligeledes ved lov og følges op af årlige, aktuelle udbygningsplaner. Den første, der dækker tidsrummet 1971-75, er afsluttet med ca. 90 pct. opfyldelse af planen. I denne første 5-års periode blev der praktisk taget ikke bygget motorveje trinvist.

Den anden femårsplan for perioden 1976-80 indeholder færdigbygning af ca. 1.800 km motorvej, hvoraf ca. 500 km er forudsat udbygget trinvist.

Man påbegynder således i 1977 at udbygge ca. 60 km motorvej trinvist. I 1978 påregnes igangsat ca. 350 km nye veje i motorvejstracé, heraf ca. 230 km trinvist. I femårsplanerne er nærmere beskrevet, hvilke strækninger der udbygges trinvist.

Om indholdet af 3. femårsplan vides intet konkret, men det er tidligere overfor ministeriet oplyst, at der de næste 10 år forventes anlagt 1.100 km motorvej som 2-sporede veje, jfr. min forgængers brev til udvalget af 3. november 1976.

Der foregår i disse dage en debat i den tyske Bundestag om en særlovgivning, der skal afhjælpe den store tyske arbejdsløshed. I denne debat har det været fremført at bevilge flere penge til motorvejsanlæg, således at flere strækninger end forudsat i femårsplanen straks udbygges til 4 spor.