

Hvis således uheldsfrekvensen på 1. trin i Tyskland blev sænket — f.eks. ved at der på disse veje indførtes en hastighedsgrænse svarende til den, der gælder i Danmark — ville det resultere i, at man pr. investeret krone ville få en større trafikikkerhedsmæssig fordel ved at bygge trinvis end ved at anlægge motorveje straks. Hvor stor merfordelen ville være, afhænger helt af, hvor meget uheldsfrekvensen på 1. trin blev sænket.

Det skal bemærkes, at den tilladte hastighed i Tyskland er højere både på motorveje og på motortrafikveje. På de 2-sporede veje, der er led i en trinvis udbygning, tillades således 100 km/t (med mulighed for undtagelse på 120 km/t), medens hastigheden på motorveje er fri.

Spørgsmål V 15:

Udvalget udbeder sig oplysning om, hvorvidt der i Vesttyskland nogetsteds er forudsat ca. 30 km motortrafikvej som direkte forbindelsesvej mellem hundrede af kilometer motorvej på hver side.

Svar:

Hvis man betragter motorvejsnettet, således som dette ifølge femårsplanen 1976-80 forventes at se ud i 1980, kan det oplyses, at der i hvert fald findes en strækning, der tilnærmelsesvist opfylder de kriterier, der er stillet i spørgsmålet.

Det drejer sig om en strækning mellem Regensburg og Deggendorf, der i første trin er udbygget i 2 spor af ca. 42 km's længde. I sydøstlig retning fortsættes den strækning i en 4-sporet motorvej af ca. 50 km's længde. Mod nordvest fortsætter strækningen i en 500-600 km lang forbindelse mod Ruhrområdet forbi Nürnberg og Frankfurt.

Spørgsmål V 16:

Udvalget udbeder sig en sammenligning mellem følgende vejtyper for de pågældende vejstrækninger:

- 1) den planlagte 4-sporede motorvej
- 2) den planlagte 2-sporede motortrafikvej
- 3) 4-sporet motorvej efter reducerede normer (som de findes i dag, eventuelt med reducere af nødbaner)
- 4) 4-sporet motortrafikvej.

Svar:

På det gennemgående motorvejsnet har man hidtil fastholdt, at motorvejene fuldt udbygget skal have en standard med 38 meters bredde.

Dette er man nået frem til ved en vurdering af sikkerhedsfaktorer, fremkommelighed og komfort. I 1973 i forbindelse med anlægsloven om Rønde motorvejen rejstes der i folketinget spørgsmål om anvendelse af en billigere løsning. Folketingets udvalg om offentlige arbejder valgte ved denne lejlighed at fastholde det brede profil på 38 m trods en anlægsøkonomisk besparelse på 20 mio. kr. ved at vælge alternativet med et smallere profil på 26 m på grund af den større sikkerhed, der følger med den større bredde.

I 1975 har udvalget om offentlige arbejder imidlertid erklæret sig enig i et forslag fra den daværende trafikminister om, at de første 5 km af vejen forbi Skødstrup og Løgten blev anlagt med 26 m bredde. Dette arbejde er nu i gang. Motiveringen for at gå ned til det smallere profil var en revurdering af trafikprognoserne og indførelsen af de generelle hastighedsgrænser. Hertil kom, at Rønde motorvejen ikke er et led i det gennemgående motorvejsnet i Jylland, men en regional vej.

Ønsket om en hurtig gennemførelse af et sammenhængende, højklasset net i det „lille H“ samtidig med, at bevillingen til statslige vejformål er skåret ned, har ført til den konklusion, at motorvejen i første trin bør bygges som bred, 2-sporet motortrafikvej, der kan ombygges til fuld 4-sporet standard i 38 m bredde for en udiskonteret merudgift på 12-18 pct. for det samlede anlæg.

Nedenfor er foretaget en sammenligning for så vidt angår anlægs- og driftsudgifter, kapacitet, sikkerhed og komfort for de i spørgsmålet nævnte vejtyper.

Anlægsudgifterne for de omhandlede strækninger ved de forskellige udbygningsformer er som følger:

Restanlægsomkostninger i mio. kr. (inklusive moms) for

- A Nr. Stenderup-Vejle Syd og
B Horsens-Nybo.