

Det bemærkes, at forskellen i uheldsfrekvensen mellem 38 m og 26 m motorvejsprofil er ca. 10 pct., medens den 4-sporede motortrafikvej med niveaukryds har mel-

lem 2,5 og 3 gange så mange trafikuheld som de 4-sporede motorveje.

Uhedsbesparelser på etaperne Nr. Stenderup-Vejle Syd og Horsens-Nybro er angivet i følgende tabel:

	Nr. Stenderup-Vejle Syd		Horsens-Nybro	
	sparede uheld pr. år	sparede uheld pr. mill. kr.	sparede uheld pr. år	sparede uheld pr. mill. kr.
4-sporet motorvej (38 m)	20	18	18	22
Bred, 2-sporet motortrafikvej (18,5 m)	18	21	17	26
4-sporet motorvej (26 m)	19	20	18	25
4-sporet motortrafikvej (26 m)	5	6	11	18

Uhedsbesparelsen pr. mio. kr. (restudgifter) er praktisk talt den samme, om man vælger trinvis udbygning med en bred, 2-sporet motortrafikvej eller udbygning straks med et 26 m motorvejsprofil. Disse tal kan ikke anvendes på andre strækninger uden nærmere undersøgelser.

Spørgsmål V 17:

Vil ministeren udbygge de omhandlede vejstrækninger som 2-sporede motortrafikveje, uanset om der ikke er politisk baggrund for at udskyde den videre udbygning til 4 spor mindst 8 år?

Svar:

Jeg påtænker ikke trinvis udbygning af en motorvej, såfremt den skal udbygges til 4 spor på så tidligt et tidspunkt, at der vil opstå et direkte anlægsøkonomisk tab herved.

Spørgsmål V 18:

Har der været overvejelser i vejdirektoratet omkring en broprofil beregnet til en bred 2-sporet motortrafikvej med skyldigt tværsnit til senere udbygning, og hvorfor er sådanne overvejelser forkastet for strækningerne Nr. Stenderup-Vejle Syd og Horsens-Nybro?

Svar:

I vejdirektoratets rapport om trinvis ud-

bygning er på side 23 angivet, hvilke overvejelser vejdirektoratet gjorde sig om trinvis udbygning af broer. Det fremgår, at man normalt forudsatte bygning af motorvejsbærende broer i 2 trin, medens man i almindelighed gik ud fra, at broer for veje over motortrafikvejen straks skulle bygges i fuld længde, medmindre man kunne forudse, at der ville gå meget lang tid, til bygning af 2. trin skulle ske. Det fremgår endvidere af rapporten, side 40 og 53-54, at man på de omtalte to strækninger påregnede at bygge broerne fuldt ud straks.

Siden rapportens fremkomst har spørgsmålet imidlertid nærmere været overvejet, og det er nu tanken, bl. a. af æstetiske grunde, at bygge alle broer i 2 trin på de strækninger, hvor vejene bygges i 2 trin. En nærmere undersøgelse af anlægsøkonomien viser, at hvor man i rapporten gik ud fra, at samlede, udiskonterede broudgifter ved trinvis bygning af broen på strækningen Horsens-Nybro ville udgøre 8 mill. kr. i 1. trin og 7,5 mill. kr. i 2. trin mod 11 mill. kr., hvis broerne udførtes til 4 spor straks, regner man nu med at bruge 8 mill. kr. i 1. trin, men kun 5 mill. kr. i 2. trin (prisniveau april 1976). Ved 7 pct. rente vil kapitalværdien af broudgifterne alene således være mindre ved trinvis udbygning end ved at bygge broerne til 4 spor straks, hvis der går mere end 8 år mellem 1. og 2. trin. Tilsvarende forhold gør sig gældende på strækningen Nr. Stenderup-Vejle Syd.

For overføringen påtænker man herefter