

at anvende en brotype som skitseret i „brochuren“ om „Danmarks motorvejsnet — Trinvis udbygning“, side 2.

Spørgsmål V 19:

Hvor stor en merudgift medfører det, såfremt afgørelsen om en udbygning af de her omhandlede vejstrækninger som 2-sporede motortrafikveje ændres til udbygning i 4 spor ved udløbet af augustforligets gyldighedsperiode?

Svar:

Udgiften til anlæg af 2. trin ved beslutning pr. 1. april 1979 vil for strækningen Nr. Stenderup-Vejle Syd udgøre 33 mill. kr. og for Horsens-Nybro udgøre 24 mill. kr. Til sammenligning skal nævnes, at de tilsvarende tal vil være 37 mill. kr., henholdsvis 29 mill. kr., hvis beslutning om anlæg af 2. trin ikke sker inden færdiggørelse af de 2 første spor.

Det skal understreges, at man ved en beslutning pr. 1. april 1979 om at udføre de to strækninger i 4 spor skal finde de 33 mill. kr. og 24 mill. kr., i alt 57 mill. kr., blandt bevillingerne til andre projekter, der så vil blive tilsvarende forsinkede, idet en udvidelse af de bevillingsrammer, der er til rådighed til vejformål, må anses for urealistiske.

Spørgsmål V 28:

Udvalget udbeder sig oplysning om anlægsudgifterne for vejstrækningerne Nr. Stenderup-Vejle Syd og Horsens Nord-Nybro, såfremt begge anlæg udføres med et tilsvarende serviceniveau som Skovvejen fra Jyderup til Holbæk.

Svar:

Der henvises til besvarelse af spørgsmål V 16, idet den dér under pkt. 4 omtalte motortrafikvej er af samme standard som Skovvejen. Det bemærkes dog, at der på Skovvejen forefindes enkelte vejskæringer ude af niveau. På de to omhandlede strækninger i Jylland er alle skæringer regnet i niveau.

Spørgsmål V 30:

ad ministerens besvarelse af spørgsmål 16.

På baggrund af ministerens oplysninger om den mere fordelagtige investering udbeder udvalget sig oplysninger om, hvorvidt

ministeren vil ændre planerne for udbygning af vejstrækningerne Nr. Stenderup-Vejle Syd og Horsens-Nybro (jfr. ministerens skrivelse af 4. marts), således at strækningerne udbygges i 4-sporet form med det samme, men med 26 meters profil.

Svar:

Jeg må besvare spørgsmålet benægtende. Som det ses af svaret på spørgsmål 16, må en smal, 4-sporet motorvej betragtes som en endelig løsning, der på grund af de meget betydelige omkostninger ved udbygning til bred, 4-sporet motorvej ikke kan indgå som 1. trin af en sådan.

Jeg mener ikke, man skal afskære sig fra at kunne slutte med den bedre løsning, som en bred motorvej på langt sigt vil være på det gennemgående motorvejsnet, og må derfor fastholde forslaget om den brede, 2-sporede motortrafikvej, der med relativt små omkostninger kan udbygges til bred motorvej.

Med hensyn til det i spørgsmålet anførte om en mere fordelagtig investering ved at investere i en smal motorvej fremfor en bred, 2-sporet motortrafikvej skal jeg bemærke, at man, som det fremgår af svaret ad spørgsmål 16, ved at investere i motortrafikvejen for et mindre beløb får en tilstrækkelig kapacitet i en årrække.

Jeg skal for så vidt angår Nr. Stenderup-Vejle Syd tilføje at en ændring nu til smal motorvej vil betyde en væsentlig forsinkelse af vejanlægget, således at det ikke kan åbnes samtidig med Vejlefjordbroen, der åbnes i 1979.

Spørgsmål V 31:

ad strækningerne Nr. Stenderup-Vejle Syd og Horsens-Nybro.

Udvalget udbeder sig oplysning om størrelsen af de besparelser, der ved en trinvis udbygning af broerne opnås ud over de besparelser, der er indeholdt i augustforliget.

Svar:

Besparelserne ud over augustforliget er følgende:

Nr. Stenderup-Vejle Syd	4 mill. kr.
Horsens-Nybro	3 mill. kr.