

vidt den under spørgsmål 8 nævnte løsning kan udføres i to etaper (ved A 7).

Hvilke økonomiske konsekvenser vil dette medføre?

Svar:

Den i spørgsmål 8 forudsatte 10 km lange vejstrækning fra Branderslev nord og øst om Nakskov til landevej 530, Nakskov-Sørup, kan deles i to etaper. I 1. etape opnår man ikke den fulde fordel ved anlægget, jfr. side 2, 1. afsnit i min besvarelse ad udvalgets spørgsmål 8 og 9.

1. etape:

Branderslev-Sæby Havn (A 7) 14,5 mill. kr.

2. etape:

Sæby Havn (A 7)-landevej 530

(inklusive bro over bane og

A 7) 11,5 mill. kr.

Herved er påregnet en merudgift på 1 mill. kr. ved at opdele arbejdet i 2 etaper.

Spørgsmål 14:

Udvalget udbeder sig oplysning om behovet for den nævnte udbygning af Sørupvejen, tilslutningsanlægget ved Sørup samt etablering af niveaufri jernbaneoverskæring ved Lollandsbanen, når den overvejende del af trafikken må forventes at ville spare 11 km omvejskørsel og køre direkte fra Højreby til Rødby.

Svar:

I den behovsvurdering, der er lagt til grund for besvarelsen af spørgsmål 8 og 9 vedrørende forstærkning af landevej 530, udretning af sving ved Sørup og bro over bane ved Højreby, er det ikke antaget, at trafikken fra Højreby til Rødby anvender strækningen fra Højreby til Sørup. Det er forudsat, at denne trafikstrøm, der i årsdøgntrafik 1980-niveau vil udgøre ca. 1.000 køretøjer, stadig vil køre ad den direkte rute, landevej 524 fra Højreby til Rødby.

I behovsvurderingen er der således kun forudsat, at den gennemkørende trafik på A 7 mellem Sørup og Halsted vil kunne overflyttes til landevej 530 mellem Nakskov og Sørup. Denne trafikstrøm udgør ca. 1.200 køretøjer i årsdøgntrafik 1980-niveau. Års-

døgntrafikken på Højreby-Sørup strækningen (landevej 530) vil således i 1980 blive på ca. 3.000 køretøjer.

Spørgsmål 15:

Udvalget udbeder sig en ny økonomisk vurdering på baggrund af udvalgets spørgsmål 14 samt under hensyn til den samfundsøkonomiske fordel, der ligger i de besparelser af planlagte eller skitserede vejanlæg omkring Nakskov.

Svar:

Vejdirektoratet er bekendt med, at der foreligger skitseplaner om ringveje omkring Nakskov, men disse planer er ikke fastlagte på nuværende tidspunkt. En gennemgang af eventuelle besparelser ved anlæg af den under spørgsmål 8 forudsatte vej vil derfor kræve en detailgennemgang af byplaner, vejplaner m. v., hvorfor man ikke under de givne tidsfrister kan udarbejde en eksakt opgørelse over eventuelle samfundsøkonomiske besparelser.

Ligeledes vil en trafikøkonomisk vurdering ikke kunne foreligge, før de alternative vejplaner er endeligt fastlagte.

Spørgsmål 16:

ad forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger (L 89).

Udvalget udbeder sig kapitaliseringsberegning for:

- a) bred, 4-sporet motorvej (38 m),
- b) reduceret, 4-sporet motorvej (26 m),
- c) bred, 2-sporet motortrafikvej.

Svar:

I nedenstående oversigt er vist kapitalværdien pr. 1. oktober 1977 ved 7 pct. af anlæg af 2 spor nu og 2 spor senere, reduceret 4-sporet motorvej og bred, 4-sporet motorvej på strækningerne Nr. Stenderup-Vejle Syd og Horsens-Skanderborg.

Mill. kr.

(prisniveau april 1976)

Nr. Stenderup-Vejle Syd:	
2 spor nu og 2 spor 2010-2011	88
4 spor, reduceret	89
4 spor, bred	103