

Horsens-Skanderborg:	
2 spor nu og 2 spor 1989-90 —	
1990-91	73
4 spor, reduceret	68
4 spor, bred	80

Spørgsmål 17:

Hvilke strækninger i „det lille H“ vil ikke kunne udbygges som reducerede, 4-sporede motorveje (26 m)?

Svar:

Alle ikke åbnede motorvejsstrækninger i „det lille H“, bortset fra strækningerne Grænsen-Rise Hjarup, Vejlefjord-Vejle Nord, Nybro-Århus, Motorringvejen fra Jyllingevej-Holbækmotorvejen, kan udbygges som reducerede, 4-sporede motorveje.

Spørgsmål 18:

Hvad er anlægsprisen og anlægstiden ved udbygning af „det lille H“ med

- reducerede 4-sporede motorveje
- brede, 2-sporede motortrafikveje.

Svar:

Følgende strækninger i „det lille H“:

Rise Hjarup-Christiansfeld
Nr. Stenderup-Vejle Syd
Vejle Nord-Nybro
Børup-Herslev
Korsebjerg-Hjulby
Ringsted-Skovse

og Rønnede-Sakskøbing

koster ved det reducerede 26 m 4-sporede profil 2,6 mia kr. og 2,2 mia kr. ved bred, 2-sporet profil. Ved udbygning til 26 m profil vil „det lille H“ blive ca. 1-1½ år senere færdigt end ved udbygning til bred, 2-sporet profil.

Spørgsmål 19:

Hvordan kan kapaciteten være den samme for brede og reducerede, 4-sporede motorveje, når kørebanen er 25 cm smallere ved de sidstnævnte?

Svar:

Ifølge „Highway Capacity Manual“, USA 1965, der er en internationalt anerkendt

håndbog om kapacitet på forskellige vejtyper, er kapaciteten af en vognbane på en 4-sporet vej 2.000 personbiler/time, blot vognbanebredden er 3,50 m eller derover. Denne bredde er tilstrækkelig til at „rumme“ et køretøj (person- eller lastbil), inklusive den nødvendige sikkerhedsafstand til rabat eller anden vognbane. Gøres vognbanebredden større, kan tillægget ikke udnyttes til andre trafikanter, idet hver trafikant fortsat vil lægge beslag på hele vognbanen. Derimod opnås en forbedret kørselskomfort ved at øge vognbanebredden fra 3,50 m til 3,75 m.

Spørgsmål 20:

Hvilke konsekvenser for tidligere beslutninger (herunder lov nr. 321 af 10. juni 1976 og strækningerne Nr. Stenderup-Vejle Syd, Horsens-Nybro) bør det efter ministerens opfattelse få, såfremt folketinget nu beslutter sig til reducerede, 4-sporede motorveje?

Svar:

Såfremt strækningen Rise Hjarup-Skovby og sydmotorvejen Rønnede-Sakskøbing udbygges til det reducerede 26 m profil, vil udgifterne forøges med henholdsvis 5 og 225 mill. kr. for de nævnte strækninger (inkl. Farøbroerne). Merudgiften for Rise Hjarup-Skovby vil kunne indpasses i anlægsprogrammerne uden at medføre forsinkelse på åbningstidspunktet, medens merudgiften for sydmotorvejen vil betyde forsinkelser på mellem ½ og 1 år på de 3 etaper.

Konsekvenserne for strækningen Nr. Stenderup-Vejle Syd og Horsens-Nybro er for så vidt angår de økonomiske forhold besvaret i spørgsmål V 16, medens åbningstidspunktet for disse 2 strækninger vil blive udskudt knap 1 år. Dette betyder igen, at Nr. Stenderup-Vejle Syd først åbnes ca. 1 år efter åbningen af Vejlefjordbroen.

Spørgsmål 22:

I hvilket omfang har man de reducerede motorveje her i Danmark samt i udlandet (Sverige, Tyskland)?

Svar:

Følgende danske motorveje er udbygget i reduceret bredde: