

Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 1:

Ministeren bedes oplyse priserne for henholdsvis forberedelse for motorvej på den strækning, lovforslaget omhandler, samt prisen for etablering af en motorvej.

Svar:

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, er linjeføringen lagt således, at den giver mulighed for en eventuel senere udbygning til 4-sporet motorvej ved udvidelse af vejen med en ny kørebane mod syd. Herudover vil der ved udformning af broerne blive taget hensyn til, at disse i givet fald vil kunne udvides.

Spørgsmålet om merudgifter til forberedelse for motorvej beror på, hvilken grad man i givet fald beslutter sig til at forberede dette. I den forbindelse koncentrerer interessen sig først og fremmest om broerne. I projektet indgår to overføringer af krydsende veje og fire underføringer. Sidstnævnte kan relativt nemt udvides, mens overføringerne kræver større ændringer. En forberedelse af de to broer til motorvejsprofil medfører, at de skal have et ekstra fag. Merprisen herfor vurderes at være i alt ca. 5 mio. kr.

Såfremt også underføringerne og vejanlægget i øvrigt skal forberedes for motorvej (fuld forberedelse med arealerhvervelser, jordarbejder, afvandingsanlæg og lign.), skønnes merprisen til ca. 35 mio. kr., dvs. at anlægsprisen bliver ca. 275 mio. kr.

Etablering i første omgang af motorvej alene mellem Ris og Ølholm medfører, at motorvejen skal kobles sammen med de eksisterende strækninger af rute 18 ved henholdsvis Ris og Ølholm og med de planlagte øvrige etaper af Diagonalvejen. Der skal derfor i begge ender etableres overgangsstrækninger. Der kan således ikke rent teknisk anlægges motorvej på hele strækningen med det samme. En motorvej på hele strækningen kan anslås til ca. 330 mio. kr. og med de nævnte overgangsstrækninger til ca. 320 mio. kr.

En eventuel senere udbygning af den i forslaget omhandlede motortrafikvej til motorvej skønnes at koste ca. 140 mio. kr. (i 1998-prisniveau), mens en senere udbygning af en fuldt for-

beredt motortrafikvej skønnes at koste ca. 80 mio. kr.

Økonomisk vil det være en fordel at lave en fuld forberedelse, hvis man forventer at udbygge motortrafikvejen til motorvej inden 10-15 år efter motortrafikvejens etablering. Hvis der går længere tid, vil det være økonomisk fordelagtigt at undlade at investere i en forberedelse af en eventuel senere udbygning. Udviklingen i trafikken inden for de nærmeste 15 år forventes ikke på nogen måde at nødvendiggøre en udbygning til motorvej. I forslaget til anlægslov er strækningen derfor forudsat anlagt som motortrafikvej i en linjeføring, der muliggør en senere udbygning til motorvej, men hvor en sådan udbygning i øvrigt ikke er forberedt.

Spørgsmål 2:

Hvorledes forventer ministeren at trafikudviklingen vil være i år 2010, såfremt hele rute 18, Holstebro-Herning-Vejle, udbygges som motorvej?

Svar:

Såfremt hele rute 18 udbygges som motorvej, forventes strækningen Ris-Ølholm i år 2010 at få en årsdøgntrafik på ca. 11.000 biler, hvis »Borgmestervejen« fra E 45 til Ødsted er anlagt, og ca. 12.000 biler, hvis nævnte vej ikke er anlagt.

Spørgsmål 4:

Hvorledes er forholdet mellem personbiler og lastbiler på rute 18 og på andre sammenlignelige strækninger?

Svar:

Andelen af tung trafik (lastbiler over 3,5 tons og busser) på den nuværende rute 18 er 10-12 pct.

På den nye rute 18 skønnes andelen af tung trafik øget til 13-15 pct., blandt andet som følge af overflytning af trafik fra rute 13. På Esbjerg-Kolding-motorvejen er andelen 13-15 pct. På motorvejen over Fyn er andelen ca. 12 pct., på rute 9, Odense-Svendborg 10-12 pct., og på rute 15, Herning-Århus er den 11-12 pct.