

re end gennemsnittet i særligt vigtige transportkorridorer. Om denne udvikling fortsætter, er usikkert.

Vejdirektoratet har hidtil regnet med den gennemsnitlige vækst i vejtrafikken på landsplan, men er i gang med at analysere mulighederne for at udvikle et såkaldt differentieret prognosegrundlag med henblik på at tage forskelle i trafikudviklingen mellem geografiske regioner og særlige transportkorridorer med i regning.

Spørgsmål 10:

Ministeren bedes bekræfte tallene fra Vejdirektoratets rapport nr. 155, side 6, der viser en årlig vækst i biltrafikken fra 1987 til 1997 på ca. 3 pct., samt at væksten fra 1996 til 1997 er på 3,4 pct.

Svar:

Jeg kan bekræfte tallene i Vejdirektoratets »Trafikrapport 1997« (rapport nr. 155), som det også fremgår af svaret på spørgsmål 9.

Spørgsmål 11:

Ministeren bedes oplyse trafiktallene for strækningen som henholdsvis motortrafikvej og motorvej, såfremt man lagde den hidtidige vækst på ca. 3 pct. årligt til grund for beregningerne.

Svar:

Lægger man en vækst på 3 pct. pr. år til grund for trafikberegningerne frem til år 2010, vil det i år 2010 medføre trafiktal, der er ca. 18 pct. højere end de trafiktal, der er beregnet på grundlag af en vækst på 1,8 pct. pr. år.

Det ville for rute 18 udbygget som henholdsvis motortrafikvej og motorvej medføre følgende årsdøgntrafik i 2010 (antal biler):

Rute 18-strækning	motortrafikvej	motorvej
Herning N-Sundsvej	7.400	8.100
Sundsvej-ny rute 15	15.000	18.200
ny rute 15-Arnborg	9.900	13.100
Arnborg-Brande	8.700	11.600