

Svar (3/3 99)

Justitsministeren (Frank Jensen):

Wassenaar-samarbejdet henhører under Erhvervsministeriets ressort. Justitsministeriet har på den baggrund anmodet Erhvervsministeriet om en udtalelse.

Når denne udtalelse foreligger, vil ministeriet vende tilbage til sagen.

Spm. nr. S 1274

Til trafikministeren (23/2 99) af:

Kim Behnke (FP):

»Hvilke argumenter er der imod den motorvejsløsning for ruten Silkeborg-Århus, som Vejdirektoratet foreslog tilbage i 1978, og som vil gå nord om Funder, syd om Grauballe og videre til A 26?«

Begrundelse

Tilbage i 1978 blev der af Vejdirektoratet foreslået en linjeføring for Silkeborg-Århus-motorvejen, som vil gå meget nord om Silkeborg og ikke følge A 15 til Århus, men derimod gå op til og få forbindelse med A 26 (Århus-Viborgvejen).

Fordelen ved denne ruteføring er, at man slipper helt uden om de naturfølsomme områder ved Silkeborg. Dertil kommer, at trafikforbindelsen A 26 fra Århus til Viborg vil blive styrket særdeles meget til fordel for de mange små byer, A 26 går igennem fra Århus mod Viborg, en linjeføring, som Viborg Amt derfor støtter.

Dertil kommer, at linjeføringen også vil betyde, at der kun skal føres én motorvej ind til Århus og ikke to (én fra Silkeborg nu - og én fra Viborg om nogle år). Denne løsning vil dermed spare store summer, når kun én motorvejsindføring skal gennem de beboede områder ved Århus.

I det nuværende planlægningsarbejde virker det imidlertid, som om Vejdirektoratets plan fra 1978 af uforståelige grunde er droppet. Men ingen har oplyst, hvilke argumenter der imod denne gode 1978-løsning.

Svar (4/3 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Vejdirektoratets undersøgelse fra 1978 omfattede et forslag om en forlægning af rute 15 (dåværende A 15) nord om Silkeborg til rute 26 (A 26) ved Fårvang som alternativ til en udbygning af den eksisterende vej mellem Silkeborg og Århus. Undersøgelsen viste, at forslaget, som går under betegnelsen »Fårvangslinien«, ikke ville aflaste den eksisterende vej gennem Silkeborg, og at passagen af Gudenådalen ville være forbundet med betydelige miljømæssige problemer.

Forslaget blev undersøgt påny i 1992 i forbindelse med Vejdirektoratets undersøgelse af linieføringer for Herning-Århus motorvejen. Undersøgelsen viste, at en motorvej i Fårvangslinien ville få betydeligt mindre trafik end de øvrige linier ved Silkeborg. Således ville en motorvej i Fårvangslinien på strækningen nord om Silkeborg kun få en årsdøgntrafik svarende til ca. to-trediedele af årsdøgntrafikken på de øvrige linier nord om Silkeborg og svarende til under halvdelen af årsdøgntrafikken på strækningen mellem Silkeborg og Århus. Der vil ikke med forslaget ske en aflastning af den eksisterende vej mellem Silkeborg og Århus for det betydelige antal lokale ture med mål på denne strækning, og der vil ske en uønsket belastning af Viborgvej i Århus med trafik fra Herning-Ikast, herunder trafik til Århus Havn.

En samlet indføring af rute 15 fra Silkeborg og rute 26 til Århus ville derfor kræve såvel en udbygning af rute 26 til 4 spor som en udbygning af den nuværende rute 15 mellem Silkeborg og Århus.

Folketinget vedtog i 1993 at anlægge to motorvejsstrækninger mellem Herning og Århus langs den nuværende rute 15, nemlig Herning-Bording og Låsby-Århus. I undersøgelsen af linieføringer ved Silkeborg er der derfor taget udgangspunkt i at skabe forbindelse mellem de to motorvejsstrækninger.

Spm. nr. S 1275

Til trafikministeren (23/2 99) af:

Kim Behnke (FP):

»Vil ministeren lave en samlet beregning, der viser fordelene ved at vælge en ruteføring for