

Til lovforslag nr. L 224. Tillægsbetænkning afgivet af Trafikudvalget den 25. maj 1999

Tillægsbetænkning

over

Forslag til lov om anlæg af rute 18, strækningen Herning N-Brande, og rute 15, strækningen Herning Ø-Snebjerg

Udvalget har, efter at lovforslaget ved 2. behandling blev henvist til fornyet udvalgsbehandling, behandlet dette i et møde. Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå er optrykt som bilag til tillægsbetænkningen.

Der er af et mindretal stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller et *mindretal* (Socialdemokratiets, Dansk Folkepartis og Det Radikale Venstres medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *andet mindretal* (Venstres, Det Konservative Folkepartis og Centrum-Demokraternes medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det af mindretallet stillede ændringsforslag.

Mindretallet konstaterer, at trafikministeren i sine svar på udvalgets spørgsmål har påvist, at trafikmængden på denne strækning er fuldt ud på højde med trafikmængder på samtlige anlagte motorvejsstrækninger siden 1989.

Mindretallet har også noteret sig, at en række af de partier, som har afvist anlæggelsen af en motorvej med baggrund i trafikmængderne, igennem de seneste 10 år har stået bag og endda

været forkæmpere for anlæg af motorveje på strækninger med tilsvarende og lavere trafikmængder.

Såvel trafikbelastningen som den forbedrede sikkerhed i forbindelse med en motorvej betyder, at mindretallet anbefaler, at anlægsarbejdet fra starten bliver et motorvejsanlæg. Ved en eventuel senere udbygning vil omkostningerne ifølge trafikministeren stige væsentligt på flere områder. Det vil være en nødvendig ekstrabelastning af naturområderne at gennemføre en udbygning ad flere omgange, og samtidig vil vejkapaciteten blive nedsat i den periode, udbygningen pågår med gener for brugerne til følge.

På baggrund af trafikministerens besvarelse af udvalgets spørgsmål vedrørende trafikmængde og omkostningsforskelle mellem at anlægge en motortrafikvej og en motorvej er det stadig mindretallets ønske, at strækningen anlægges som motorvej fra starten. Da der ikke har kunnet skabes flertal for dette, foreslår mindretallet, at hele strækningen fra starten anlægges som 4-sporet motortrafikvej.

Et *tredje mindretal* (Socialistisk Folkepartis og Enhedslistens medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse*.

Ændringsforslag

Bemærkninger

Af et mindretal (V, KF og CD):

Til nr. 1

Til § 1

Ændringsforslaget indebærer, at samtlige omhandlede strækninger anlægges som 4-sporede motortrafikveje.

1) Efter »hovedlandeveje som« indsættes: »4-sporede«.

Helge Mortensen (S) Holger Graversen (S) Poul Andersen (S) nfm. Jytte Wittrock (S)
Søren Hansen (S) Margrete Auken (SF) Arne Melchior (CD) fmd. Vibeke Peschardt (RV)
Søren Kolstrup (EL) Svend Heiselberg (V) Kristian Jensen (V) Svend Erik Hovmand (V)
Erik Jacobsen (V) Kaj Ikast (KF) Brian Mikkelsen (KF) Ole Donner (DF) Klaus Kjær (DF)

Fremskridtspartiet og Kristeligt Folkeparti havde ikke medlemmer i udvalget.

Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 2:

Ministerens bedes oplyse, hvad prisforskellen vil være mellem at gennemføre den foreslåede motortrafikvej forberedt til motorvej og at opføre en motorvej fra starten.

Svar:

Prisforskellen på anlæg af rute 18 Herning N-Brande som 4-sporet motorvej fra starten i stedet for som motortrafikvej er ca. 195 mio. kr.

Spørgsmål 3:

Ministerens bedes specificere forskellen (herunder prisforskellen) på de foreslåede broer over rute 18 og broer, der er fuldt udbygget til motorvej.

Svar:

Der er planlagt opførelse af i alt 8 broer (7 vejbroer og 1 stibro) over de 2-sporede strækninger af rute 18 Herning N-Brande: 3 på etape 1 Sundsvej-Høgild, 3 på etape 2 Herning N-Sundsvej og 2 på etape 3 Høgild-Brande.

Disse broer vil blive opført på en sådan måde, at de i givet fald vil kunne forlænges, såfremt der på et senere tidspunkt skulle opstå behov for at udbygge de 2-sporede strækninger til 4-sporet motorvej.

Broerne vil blive udført som 2-fags-broer understøttet af en bropille, der placeres i rabatten langs den side af den 2-sporede motortrafikvej, hvor udbygningen til 4-sporet motorvej i givet fald skal finde sted.

Ved udbygning til 4-sporet motorvej vil broerne blive forlænget, således at bro pillen kommer til at stå i midterrabatten.

Ved udbygningen nedlægges det ene af den 2-sporede motortrafikvejs nødspor og inddrages i motorvejens midterrabat. Herefter bliver afstanden mellem kørebanen og bro pillen ca. 3,5 m. Midterrabatten må derfor udføres med en bredde på ca. 7 m under broen.

De samlede omkostninger til opførelse af de 8 broer er opgjort til ca. 36 mio. kr.

Omkostningerne til en eventuel senere forlængelse af de 8 broer vil være ca. 17 mio. kr. i dagens priser. Hertil kommer ulemperne ved midlertidige trafikomlægninger, idet broerne ikke vil kunne benyttes, mens forlængelsen finder sted.

Omkostningerne ved at opføre de 8 broer fuldt udbygget til motorvej fra starten er ca. 48 mio. kr.

Den samlede mindreudgift ved fra starten at opføre broerne udbygget til fire spor skal sammenholdes med det tab, der lides ved i en længere og uvis årrække at have investeret kapital i en kapacitet, der ikke er behov for.

Spørgsmål 4:

Hvorledes mener ministeren, at uheldsstatistikken vil påvirkes ved udbygning af rute 18 til henholdsvis motorvej eller motortrafikvej? Det bedes specificeret, hvorledes uheldsstatistikken på de aktuelle områder vil blive påvirket.

Svar:

Ved anlæg af strækningen Herning N-Brande som motorvej vil der ifølge Vejdirektoratets beregninger kunne spares 4-5 personskadeuheld pr. år i år 2010.

Ved anlæg af strækningen Herning N-Brande som motortrafikvej vil der kunne spares 3-4 personskadeuheld pr. år i år 2010.

Hvis rute 18 anlægges som 4-sporet motorvej på hele strækningen Holstebro-Herning-Vejle, skønnes, at der vil kunne spares 30-35 personskadeuheld pr. år i år 2010.

Hvis rute 18 anlægges som 2-sporet motortrafikvej på hele strækningen Holstebro-Herning-Vejle, skønnes, at der vil kunne spares 20-25 personskadeuheld pr. år i år 2010.

Ulykkesreduktionerne opnås primært på de veje, der aflastes af den nye rute 18.

Den større ulykkesreduktion, der kan opnås ved at bygge motorvej frem for motortrafikvej, skal sammenholdes med de meromkostninger, dette er forbundet med og den ulykkesbekæmpende indsats, der i øvrigt kunne foretages for disse meromkostninger.

Spørgsmål 5:

Ministeren bedes oplyse, hvilke lovforslag der har været angående etablering af motorveje fra og med folketingsåret 1988-89 og fremefter, samt hvilke trafiktal der har ligget til grund for beslutningerne på de enkelte strækninger.

Spørgsmål 6:

Ministeren bedes oplyse, hvorledes udviklingen i trafiktallene har været på de etablerede motorvejsstrækninger i forhold til prognoserne.

Svar på spørgsmål 5 og 6:

Siden 1988/89 er der fremsat lovforslag om anlæg af følgende motorveje:

- Århus Syd-Hadbjerg (L 8, 1988-89)
- Esbjerg-Kolding (L 171, 1988-89)
- Nørresundby-Frederikshavn (L 200, 1989-90)
- Nørresundby-Hirtshals (L 200, 1989-90)
- Herning-Bording (L 180, 1992-93)
- Låsby-Århus (L 180, 1992-93)

De trafiktal, der er oplyst i bemærkningerne til lovforslagene, angiver den forventede trafik i et kendt års trafikniveau eller i et forventet åbningsårs trafikniveau. Det forventede åbningsår er anvendt ved de planlægningsundersøgelser, der er gået forud for fremsættelsen af de enkelte lovforslag.

Af forskellige grunde vil forventet åbningsår og faktisk åbningsår sjældent være det samme. Derfor kan man ikke direkte sammenligne lovforslagets beregnede trafik i det forventede åbningsår med den konstaterede trafik efter vejens åbning.

Endvidere vil man normalt ikke kunne sammenligne konstaterede trafiktal efter åbning af en delstrækning (etape) med lovforslagets trafiktal, idet sidstnævnte er beregnet under forudsætning af, at hele det af loven omfattede vejanlæg er til rådighed for trafikanterne.

Århus Syd-Hadbjerg

For motorvejsstrækningen Århus Syd-Hadbjerg var den i anlægslovforslaget forventede årsdøgntrafik 9.000-11.000 biler. Disse tal var opgjort i 1985-trafikniveau.

Anlægget blev åbnet for trafikken i juni 1994. Ved at fremskrive den forventede 1985-trafik svarende til den generelle vækst i trafikken på landsplan i perioden 1985-94 fås en forventet

årsdøgntrafik i 1994-trafikniveau på 12.000-15.000 biler.

Ifølge trafiktællinger gennemført i 1994 udgjorde årsdøgntrafikken 16.000-20.000 biler, dvs. 4.000-5.000 flere end forventet.

Forskellen mellem den beregnede og den konstaterede trafik skyldes, dels at motorvejen har givet anledning til en større omfordeling af trafikken i Århus-regionen end forudsat ved trafikberegningerne, dels at væksten i »E45-korridoren« mellem landegrænsen og Aalborg har været større end den generelle vækst i trafikken på landsplan.

Esbjerg-Kolding

For motorvejsstrækningen Esbjerg-Kolding var den i anlægslovforslaget forventede årsdøgntrafik 6.000-12.000 biler opgjort i 1996-trafikniveau.

Delstrækningen Holsted-Vejen blev åbnet i juni 1996, Esbjerg-Skads i juni 1997, Skads-Holsted i september 1997 og Vejen-Kolding i september 1998.

Ved at fremskrive den forventede 1996-trafik svarende til den generelle vækst i trafikken på landsplan i perioden 1996-98 fås en forventet årsdøgntrafik i 1998-trafikniveau på 6.500-13.000 biler.

Ifølge trafiktællinger gennemført i efteråret 1998 udgjorde årsdøgntrafikken 4.300-17.300 biler.

For den lange delstrækning mellem Korsbro og Vejen var den forventede årsdøgntrafik 7.100-11.300 biler og den konstaterede årsdøgntrafik 10.500-11.400 biler.

Generelt ligger de konstaterede trafiktal således tæt på eller lidt over det forventede.

Nørresundby-Frederikshavn

Den forventede årsdøgntrafik var 8.100-14.000 biler i 1996-trafikniveau og beregnet under forudsætning af, at hele strækningen Nørre Sundby-Frederikshavn var åbnet for trafik.

På den åbnede delstrækning mellem Sæby og Frederikshavn er i 1998 konstateret en årsdøgntrafik på 6.300-12.400 biler.

Nørresundby-Hirtshals

Den forventede årsdøgntrafik var 7.800-9.400 biler i 1996-trafikniveau og beregnet under forudsætning af, at hele strækningen Nørre Sundby-Hirtshals var åbnet for trafikken.

På den åbnede delstrækning mellem Hjørring Syd og Bjergby er i 1998 konstateret en årsdøgntrafik på 3.500-3.700 biler.

Herning-Bording og Låsby-Århus

Den forventede årsdøgntrafik i 1996-trafikniveau på strækningen Herning-Bording er 8.000-20.000 biler og på strækningen Låsby-Århus 10.000-19.000.

Ingen af strækningerne er endnu åbnet for trafik.

Spørgsmål 7:

Hvorledes forventer ministeren, at trafikudviklingen vil være i år 2010, såfremt hele rute 18, Holstebro-Herning-Vejle, på dette tidspunkt er udbygget til motorvej?

Svar:

Såfremt hele rute 18 Holstebro-Herning-Vejle er udbygget til motorvej i år 2010, forventes følgende årsdøgntrafik (antal biler) på de af lovforslaget omfattede strækninger:

Rute 18-strækning

Herning N-Sundsvej	6.900
Sundsvej-ny rute 15	15.800
ny rute 15-Arnborg	11.100
Arnborg-Brande	9.800

Spørgsmål 8:

Ministerens bedes redegøre for, hvorfor den i besvarelsen af Trafikudvalgets spørgsmål 49, jf. alm. del - bilag 187, nævnte redegørelse om åbningen af Storebæltsbroens indvirkning på trafikmængderne ikke er udarbejdet på trods af en forventet færdiggørelse i januar 1999.

Svar:

De trafiktællinger, der løbende er foretaget på det overordnede vejnet i hele landet, har gennem en længere periode efter Storebæltsbroens åbning vist en ret ustabil tendens på en stor del af influensvejnettet, som kan have flere årsager, hvorfor den reelle indflydelse af Storebæltsbroen endnu ikke har kunnet opgøres.

Samtidig har der været usikkerhed om, hvor mange og hvilke færgeruter der på længere sigt ville blive opretholdt mellem Sjælland og Jylland.

I trafikprognoserne for rute 9, 18 og 21 er der søgt taget højde for Storebæltsbroens betydning, som det fremgår af bemærkningerne til lovfor-

slagene, og for rute 21 også for færgesammenlægningen.

Jeg vedlægger et notat af 27. april 1999 fra Vejdirektoratet [er optrykt som bilag 2 til tillægsbetænkningen], hvori der sammenfattende redegøres for Storebæltsbroens betydning for rute 9, 18 og 21. Jeg kan endvidere oplyse, at Vejdirektoratet til sommer udsender »Trafikrapport 1998«, som vil indeholde et afsnit om trafikken før/efter åbningen af Storebæltsbroen baseret på trafiktællinger over hele Danmark før og efter åbningen.

Spørgsmål 9:

Ministerens har i svar på spørgsmål 50, jf. alm. del - bilag 187, oplyst, at beregningerne for trafikprognoser på delstrækningerne Herning-Brande er baseret på en årlig vækst på 1,8 pct. Ministeren bedes uddybe valget af netop den procentsats, idet Ringkjøbing Amt siden 1988 har målt en gennemsnitlig vækst på ca. 3 pct. årligt på rute 18 ved Skærbæk.

Svar:

Der er i trafikberegningerne for rute 18 foretaget en fremskrivning af trafikken fra 1996- til 2010-niveau med den af Vejdirektoratet forventede gennemsnitlige vækst i vejtrafikken på ca. 1,8 pct. pr. år.

Forventningerne til den fremtidige vækst i vejtrafikken baserer sig i hovedtræk på beregnede statistiske sammenhænge mellem trafikal og økonomisk vækst og på Finansministeriets forventninger til den fremtidige økonomiske vækst.

I perioden 1987-1997 har der været en gennemsnitlig vækst i vejtrafikken på 3 pct. pr. år. På rute 18 har væksten siden 1988 ligget på ca. 3 pct. pr. år, dvs. svarende til den generelle udvikling på landsplan.

Til sammenligning var den gennemsnitlige vækst i vejtrafikken i perioden 1978-1987 ca. 1,5 pct. pr. år.

Den relativt høje vækst i perioden 1987-1997 vurderes bl.a. at hænge sammen med den positive økonomiske udvikling, faldende arbejdsløshed, lav rente, boligejeres omlægning af lån m.v.

Vejdirektoratet arbejder løbende med at forbedre prognosegrundlaget for beslutninger vedrørende vejinvesteringer. Som det fremgår af svaret på spørgsmålene 5 og 6, foregår væksten i vejtrafikken ikke jævnt over hele vejnettet. Der har hidtil været en tendens til, at væksten er stør-

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

Notat af 27. april 1999 fra Vejdirektoratet om redegørelse for Storebæltsbroens betydning for trafikprognoserne for rute 9, 18 og 21

Vejdirektoratet

27. april 1999

NOTAT

Redegørelse for Storebæltsbroens betydning for trafikprognoserne for rute 9, 18 og 21

I de trafikprognoser, der ligger til grund for lovforslagene vedrørende anlæg af rute 9 Odense-Svendborg, rute 18 Herning N-Brande og rute 15 Herning Ø-Snejbjerg og rute 21 Holbæk-Vig, er der søgt taget højde for Storebæltsbroens betydning som beskrevet i bemærkningerne til lovforslagene.

Rute 9 Odense-Svendborg

Ifølge trafikberegningerne har åbningen af Storebæltsbroen stort set ingen indflydelse på trafikbelastningen på rute 9 mellem Odense og Svendborg. Kun på den nordligste strækning mellem Odense og Ringe fås en lille mertrafik.

Dette bekræftes af tællinger, som viser, at Storebæltsbroen kun har givet anledning til en mertrafik på ca. 400 biler pr. årsdøgn på strækningen mellem Odense og Årslev, ca. 200 biler pr. årsdøgn på strækningen mellem Årslev og Ringe og ingen mertrafik mellem Ringe og Svendborg.

Trafikprognosen for rute 9 er således stort set uafhængig af størrelsen af »trafikspringet« på Storebælt.

Rute 18 Herning N-Brande og rute 15 Herning Ø-Snejbjerg

Ifølge trafikberegningerne har åbningen af Storebæltsbroen stort set ingen indflydelse på trafikbelastningen på rute 18 og 15 ved Herning.

Dette bekræftes af tællinger, som viser, at Storebæltsbroen kun har givet anledning til en mertrafik på rute 18 syd for Herning på ca. 400 biler pr. årsdøgn.

Trafikprognosen for rute 18 er således stort set uafhængig af størrelsen af »trafikspringet« på Storebælt.

Rute 21 Holbæk-Vig

Trafikbelastningen på rute 21 Holbæk-Vig er påvirket af trafikfordelingen mellem Storebælt og færgeruterne på Kattegat.

Ved trafikberegningerne for rute 21 er forudsat, at Storebæltsbroens åbning vil medføre en reduktion i overførslen af personbiler og lastbiler på henholdsvis 15 pct. og 20 pct. på færgeruten Odden-Ebeltoft, svarende til 4-500 biler i 1998-trafikkniveau.

Denne forudsætning bekræftes af de seneste tællinger, som viser, at Storebæltsbroen har givet anledning til en reduktion på rute 21 på ca. 600 biler pr. årsdøgn (dvs. en lidt større reduktion end omtalt i bemærkningerne til lovforslaget).

I trafikprognoserne for rute 21 Holbæk-Vig er endvidere medregnet trafik foranlediget af flytningen af færgeruten Kalundborg-Århus til Odden-Århus ultimo april 1999. Her er forudsat, at de ca. 2.000 biler, der pr. årsdøgn i 1997 blev overført mellem Kalundborg og Århus, vil fordele sig med 50 pct. på Storebæltsbroen og 50 pct. på Odden-Ebeltoft.

Om denne forudsætning vil holde stik, vil først kunne konstateres, når den ændrede færgedrift har været i gang et stykke tid.