

Til lovforslag nr. L 39. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 11. juni 1998

Betænkning

over

Forslag til lov om anlæg af rute 18, strækningen Ris-Ølholm, og om nedlæggelse af visse vejstrækninger som hovedlandeveje m.v.

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til trafikministeren, som denne har besvaret skriftligt. Nogle af udvalgets spørgsmål og trafikministerens svar herpå er optrykt som bilag til betænkningen.

Endvidere har udvalget modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra:

Jelling Kommune
LO Ringkøbing Amt
NOAH-TRAFIK
Ringkøbing Amt og
Strubdrupgruppen.

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

Herefter indstiller et *flertal* (Venstres, Det Konservative Folkepartis, Dansk Folkepartis og Centrum-Demokraternes medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse* med det af flertallet stillede ændringsforslag.

Flertallet finder, at udbygningen af strækningen Ris-Ølholm skal ses i sammenhæng med behovet for resten af rute 18 - Holstebro-Herning-Vejle. Netop den strækning er en vigtig faktor for udviklingen i Midt- og Vestjylland.

Andre dele af landet har haft store investeringer i infrastruktur - både hvad angår jernbane, broer og veje - mens Midt- og Vestjylland har været forfordelt. Flertallet ønsker en ligelig ud-

vikling af Danmark, og det kræver en jævn fordeling af de investeringer, der er så afgørende for erhvervsudviklingen. Flertallet har derfor også forståelse for de kraftige reaktioner til fordel for en motorvej, som fagbevægelse og erhvervsliv i Ringkøbing Amt er kommet med.

Trafikmæssigt viser VVM-redegørelsen, at trafikmængden på en motorvej vil være lige så intensiv som på strækningen Esbjerg-Kolding og på dele af strækningen Holbæk-Vig, som Vejdirektoratet anbefaler skal anlægges som motorvej. Flertallet finder, at en motortrafikvej ikke vil kunne klare trafikpresset, og at det vil være alt for kortsigtet at anlægge en motortrafikvej.

Endelig er en motortrafikvej trafikikkerhedsmæssigt beviseligt 8 gange så farlig som en motorvej, når man taler om hele udbygningen af rute 18. Flertallet ønsker ikke at spille hasard med befolkningens liv og ønsker derfor en motorvej.

Hensynet til trafikken, sikkerheden og udviklingen af erhvervsliv og arbejdspladser i Midt- og Vestjylland taler for en motorvej, og derfor anbefaler flertallet lovforslaget til vedtagelse med det stillede ændringsforslag.

Flertallet har endvidere stor sympati for Jelling Kommunes henvendelse til udvalget under behandlingen af lovforslaget og er overbevist om, at der er behov for en tilslutningsmulighed i form af en til- og frakørselvej dér, hvor Tørringvejen krydser diagonalvejen. Denne tilslutning bør etableres, uanset om der anlægges motorvej

eller motortrafikvej på strækningen. Tilslutningsmuligheden er væsentlig for at kunne bevare Jelling som en kulturattraktion, som turisterne fortsat skal have gode muligheder for at besøge. Endvidere er Jelling Kommune blandt andet på grund af statsseminaret en uddannelsesby med et stort behov for nem adgang for de studerende, og endelig er Jelling Kommune også en stor bokommune for et stort antal pendlere, der arbejder i de omkringliggende kommuner.

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

Et *andet mindretal* (Enhedslistens medlem af

udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Ændringsforslag

Af et *flertal* (V, KF, DF og CD):

Til § 1

1) Ordet »motortrafikvej« ændres til: »motorvej«.

Bemærkninger

Til nr. 1

Ændringsforslaget indebærer, at den omhandlede vejstrækning anlægges som motorvej og ikke motortrafikvej.

Helge Mortensen (S) Holger Graversen (S) Poul Andersen (S) nfm. Jytte Wittrock (S)

Lis Greibe (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 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.

Spørgsmål 6:

Kan ministeren bekræfte, at der i perioden 1991-1995 har været 26 dødsfald på rute 18, og hvorledes mener ministeren uhedsstatistikken vil påvirkes ved udbygning til henholdsvis motorvej og motortrafikvej?

Svar:

Ifølge Vejdirektoratets oplysninger blev der i 5-års-perioden 1991-1995 dræbt i alt 25 personer ved trafikuheld på rute 18 Holstebro-Vejle, dvs. i gennemsnit 5 dræbte pr. år.

På baggrund af trafikmodelberegninger for år 2010 er opgjort, at der kan forventes ca. 36 færre personskadeuheld pr. år og ca. 4 færre dræbte pr. år i hele rute 18-området, hvis rute 18 udbygges til 4-sporet motorvej på hele strækningen fra Holstebro og Vejle.

Tilsvarende er beregnet, at der kan forventes ca. 26 færre personskadeuheld pr. år og ca. 0,5 færre dræbte pr. år i hele rute 18-området, hvis rute 18 udbygges til 2-sporet motortrafikvej på hele strækningen fra Holstebro til Vejle.

De anførte færre antal dræbte fremkommer på følgende måde:

På en ny motorvej Holstebro-Vejle forventes 2 dræbte pr. år, mens der på den gamle rute 18 forventes 4 færre dræbte pr. år og på de øvrige aflastede veje 2 færre dræbte pr. år.

På en ny motortrafikvej Holstebro-Vejle forventes 4,5 dræbte pr. år, mens der på den gamle rute 18 forventes 3,5 færre dræbte pr. år og på de øvrige aflastede veje 1,5 færre dræbte pr. år.

Spørgsmål 13:

Ministerens bedes kommentere henvendelsen af 8. juni 1998 fra Jelling Kommune vedrørende L 39, jf. L 39 - bilag 23.

Svar:

I henvendelsen til Trafikudvalget udtrykker Jelling Kommune ønske om, at der etableres tilslutning mellem kommunevejen Tørringvej og Diagonalvejsetapen Ris-Ølholm, eventuelt alene i form af et halvt tilslutningsanlæg orienteret mod øst.

Ønsket om en tilslutning til Tørringvej er tidligere blevet fremsat af Jelling Kommune i forbindelse med høringen over Vejdirektoratets VVM-undersøgelse i 1995, jf. bemærkningerne til lovforslaget (side 3, 2. spalte nederst).

Vejdirektoratets begrundelse for ikke at etablere en tilslutning til Tørringvej er, at tilslutningen vil ligge meget tæt på tilslutningen til Vejle-Viborg-vejen ved Ølholm (ca. 2 km herfra), og at den planlagte videre udbygning af rute 18 mod Vejle påregnes at ske fra dette sted. Trafikken fra Herning, Brande, Viborg og Vejle til Jelling vil uanset tilslutning eller ej ikke benytte Diagonalvejsstrækningen. Trafikken ad Diagonalvejen fra vest vil uden større omvej kunne benytte frakørslen ved Ølholm.

Ifølge Vejdirektoratets oplysninger støtter Vejle Amt ikke Jelling Kommunes ønske om tilslutningen.

Vejdirektoratet anslår, at det af kommunen foreslåede østvendte tilslutningsanlæg vil koste i størrelsesordenen 10 mio. kr.

Vejdirektoratet vil senere i forbindelse med VVM-undersøgelse af strækningen Ølholm-Vejle se nærmere på tilslutningerne til det lokale vejnet, herunder muligheden for en tilslutning til Tørringvej.

På den baggrund finder jeg ikke, at der er grundlag for at ændre anlægsloven på det gældende punkt.