

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 202.

Svar (22/10 03)

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Jeg henviser til min besvarelse af spørgsmål nr. S 202.

Spm. nr. S 214

Til trafikministeren (10/10 03) af:

Jens Peter Verner (S):

»Hvad er baggrunden for, at ministeren ikke prioriterer strækningen Sundsvej til Sinding på rute 18 som motorvej, når statsministeren og Venstre op til valget gav løfte om, at der skulle etableres motorvej helt til Holstebro, og hvad vil prisforskellen være ved at færdiggøre strækningen som motorvej nu fremfor at færdiggøre vejen som motortrafikvej i første omgang og så først senere udvide vejen til motorvej, og når ministeren nedprioriterer strækningen, er der så taget hensyn til, at vejen er trafikeret med megen tung trafik fra de store industriområder i Vestjylland og dermed en meget farlig vej for den øvrige trafik?«

Begrundelse

Spørgsmålet stilles for at få afklaret en række problemer omkring de vestjyske vejanlæg.

Svar (23/10 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jens Peter Verner har tidligere spurgt mig om årsagen til, at jeg ikke har taget initiativ til at anlægge strækningen Sundsvej-Sinding som motorvej. Jeg henviser til min besvarelse af 17. april 2002 på spørgsmål S 1650.

I svaret på nævnte spørgsmål oplyste jeg, at der ved etablering af motorvej på hele strækningen fra Sundsvej til Vejle forventes en årsdøgntrafik på ca. 7000 biler i 2010-niveau på

strækningen Sundsvej-Sinding, og at en 2-sporet motortrafikvej på denne strækning således vil have tilstrækkelig kapacitet til flere års trafikudvikling også efter udbygning af strækningen Sundsvej-Vejle til motorvej. Regeringen har derfor ikke fundet anledning til at foreslå anlægsbemyndigelsen vedrørende strækningen i anlægsloven fra 1999 ændret.

Af svaret fremgik endvidere, at merudgiften ved en trinvis udbygning, hvor vejen først anlægges som 2-sporet motortrafikvej og senere udbygges til motorvej set i forhold til en situation, hvor vejen straks anlægges som motorvej kunne anslås til ca. 30 mio. kr. Ifølge Vejdirektoratet er anlægsprocessen for strækningen nu så langt fremme, at en ændring af projektet til motorvej vil forsinke vejens åbning 1-1½ år, idet det kræver en ændring af anlægsloven og gennemførelse af nye ekspropriationer samt udarbejdelse af nyt udbudsmateriale m.v. Prisforskellen mellem en trinvis udbygning og udbygning til motorvej nu vil herved blive relativt lille.

Vedrørende lastbiltrafik på strækningen kan oplyses, at andelen af tung trafik på den eksisterende rute 18 nord for Herning er noget lavere end på rute 18 syd for Herning. I 2002 var der ved Sinding en årsdøgntrafik på 1000 køretøjer over 3½ tons svarende til 13% af den samlede årsdøgntrafik på 7000 køretøjer, mens der ved Høgild syd for Herning var en årsdøgntrafik på 1440 køretøjer over 3½ tons svarende til 16,7% af den samlede årsdøgntrafik på 8600 køretøjer. Længere mod syd udgør andelen af tunge køretøjer omkring 20%.

Spm. nr. S 215

Til trafikministeren (10/10 03) af:

Jens Peter Verner (S):

»Hvad er baggrunden for, at ministeren ikke prioriterer den sidste del af rute 18 til Holstebro, når der tidligere er vedtaget lovforslag om en ny vej på hele ruten til Holstebro også med Venstres og Konservatives stemmer?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen i spørgsmål nr. S 214.