



## Talepapir til brug for åbent samråd den 29. sep. 2005 vedr. rute 26 og rute 13

---

### Spørgsmål E:

Ministeren anmodes om at forklare, hvorfor der ikke er afsat midler til udbedring af rute 26 og rute 13.

### Svar:

**Rute 13** (Vejle - Viborg - Støvring) er i dag amtsvej. Sådan har det været siden 1. januar 1998, hvor en række daværende statsveje – efter ønske fra amterne – blev overført til amterne.

Dette indebærer ifølge vejloven, at ansvaret for at drive og vedligeholde vejen – herunder også eventuelle anlægsarbejder – påhviler de relevante amtslige vejbestyrelser.

Rute 13 forløber i dag igennem 5 amter, nemlig Vejle, Århus, Ringkøbing, Viborg og Nordjyllands amter.

Spørgsmålet om afsættelse af midler til forbedringer på strækningen må derfor i dag rettes til de pågældende amter.

Lov om udmøntning af kommunalreformen på vejområdet, som blev vedtaget af Folketinget i juni, indebærer, at rute 13 med kommunalreformens ikrafttrædelse den 1. januar 2007 overgår til staten.

Spørgsmålet om afsættelse af midler efter den 1. januar 2007 må fra statens side vurderes i sammenhæng med de øvrige behov på det kommende statsvejnet.

Det er på den baggrund endnu for tidligt at sige noget konkret herom, men jeg er fuldt ud opmærksom på, at også rute 13 må inddrages i prioriteringen.

Den sydligste delstrækning af rute 13 mellem Vejle og Ølholm er med virkning fra august 2004 midlertidigt opklassificeret til statsvej. Dette skyldes, at statsvejen rute 18 (Vejle – Herning - Holstebro) med åbningen af den såkaldte Diagonalvej (Riis – Ølholm) blev omlagt og nu har fælles forløb med rute 13 på denne delstrækning.

Den eksisterende rute 13 vil, som det er praksis i forbindelse med anlæg af nye statsvejstrækninger, blive nedklassificeret til kommunevej i forbindelse med åbningen af den planlagte motorvej på strækningen. Jeg vil vende tilbage til disse planer i forbindelse med besvarelsen af spørgsmål F.

**Rute 26** (Århus - Viborg – Hanstholm) er i dag statsvej og har gennem årene været præget af en lang række initiativer fra statens side.

I 1970'erne blev der således i forbindelse med anlægget af Sallingsundbroen anlagt nye højklassede forbindelser over Mors og Salling.

Folketinget vedtog i maj 1990 en såkaldt projekteringsbemyndigelse, der giver mulighed for at undersøge en udbygning af rute 26 til motorvej eller motortrafikvej nærmere.

Der er i forlængelse heraf i de senere år gennemført betydelige forbedringer af ruten. Bl.a. er der anlagt omfartsveje ved Thisted, Skive, Rødkærsbro, Mundelstrup og Viborg.

Herudover er der gennemført en række sikkerhedsfremmende tiltag blandt andet i forbindelse med byggenemfarterne i Lading, Voldby og Svenstrup.

I 2002 er der givet anlægsbemyndigelse til en motortrafikvej på delstrækningen Thisted-Nors (Nors Omfartsvej). Denne omfartsvej indgår i den politiske aftale af 24. januar 2001 om investeringer på trafikområdet, og der er i forbindelse med finansloven for 2005 afsat 131 mio. kr. til projektet.

Omfartsvejen forventes at åbne for trafik i 2006.

Med aktstykke af 5. maj 2004 er der endvidere bevilget 23 mio. kr. fra Anlægspuljen til en ombygning af det såkaldte Vium-kryds på Sallingsund, hvor rute 26 og den nuværende amtsvej rute 591 mødes.

Det nuværende kryds har været præget af relativt mange uheld, idet de skærende veje er forskudt. Planen er, at der i stedet etableres en niveaufri skæring. I den forbindelse er forudsat en amtslig medfinansiering, som pt. forhandles mellem amtet og Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet er ved at udarbejde en analyse af eventuelle yderligere udbygningsbehov mv. på rute 26. Analysen gennemføres i en fælles arbejdsgruppe med Viborg og Århus Amter.

Arbejdsgruppen har undersøgt de nuværende vej- og trafikforhold på strækningen. Formålet har været at udarbejde et egentligt projektkatalog over mulige udbygningsprojekter samt at foreslå en prioritering af disse.

Arbejdet vil blive præsenteret i en rapport, som pt. forventes færdiggjort i løbet af kort tid. Jeg vil naturligvis sørge for, at rapporten tilgår trafikudvalget, når jeg har modtaget den fra Vejdirektoratet.

**Sammenfattende** kan det således med hensyn til **rute 13** konstateres, at vejbestyrelsesansvaret for ruten i dag er amtsligt, og at staten derfor ikke hidtil har haft ansvaret for forbedringer mv. på strækningen.

Dette ansvar vil staten få fra 1. januar 2007, og herefter vil rute 13 blive inddraget i prioriteringen.

På **rute 26** har staten i de senere år gennemført en lang række initiativer og er i gang med at udarbejde et projektkatalog, der kan anvendes som grundlag for kommende politiske drøftelser.

Spørgsmål F:

Med henvisning til – som det bl.a. fremgik af de orienteringer, Trafikudvalget fik fra Vejdirektoratet under udvalgets nyligt afholdte studietur i Nord- og Midtjylland – at rute 26 er særdeles farlig på mange strækninger (eksempelvis Sundby, Thy og Salling), at rute 26 er uhensigtsmæssig for specielt erhvervslivet i området omkring Viborg, at rute 26 på strækningen efter udbygning ved Rødkærsgade nærmest er at sammenligne med en ”stillevej” og ikke med en vej, der kan karakteriseres som en transportkorridor for erhvervslivet, og at rute 13 tilsvarende har store mangler, specielt på strækningen Viborg – Vejle, anmodes ministeren om at begrunde, hvordan ministeren kan acceptere disse farlige og uhensigtsmæssige vejstrækninger.

Svar:

For så vidt angår **rute 26**, skal jeg indledningsvis understrege, at Vejdirektoratet over for mig har oplyst, at man ikke kan genkende den udlægning af tilstanden på rute 26, som i spørgsmålet tilskrives Vejdirektoratet.

Med offentliggørelsen af den tidligere omtalte rapport vedrørende rute 26 vil vi blive meget klogere på de faktiske behov for forbedringer på ruten, herunder i forhold til fremkommeligheden. Ligeledes vil vi få et

bedre, opdateret grundlag for at tage stilling til mulige fremtidige initiativer.

For så vidt angår sikkerheden på strækningen, kan jeg oplyse, at uheldsfrekvensen for rute 26 som helhed ifølge Vejdirektoratets opgørelser er mindre end landsgennemsnittet for hovedlandevejene.

Vejdirektoratets opgørelser viser dog samtidig, at der – set i forhold til trafikmængden – sker relativt mange uheld på den allernordligste delstrækning mellem Thisted og Hanstholm.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at Vejdirektoratet løbende udfører en systematisk uheldsbekæmpelse på statens veje. Denne indsats indebærer, at der udpeges uheldsbelastede kryds i form af ”sorte pletter”. De sorte pletter forbedres løbende i kraft af f.eks. ombygninger – en indsats der finansieres via den såkaldte rådighedspulje.

Endvidere må det tages i betragtning, at åbningen af Nors omfartsvej overordnet må forventes at få en positiv effekt på trafiksikkerheden på den pågældende strækning.

Krydset mellem rute 26 og rute 13 syd for Viborg er på baggrund af en sortplet-analyse netop ombygget til en stor rundkørsel.

Endelig kan jeg nævne, at Vejdirektoratet har igangsat en såkaldt ”grå strækningsanalyse” på rute 26 på hele delstrækningen mellem Viborg og Hanstholm.

Denne analyse har til formål at afdække problemerne på delstrækninger med relativt høj uheldsfrekvens og vil blive lagt til grund i forbindelse med det videre arbejde med at forbedre sikkerheden på strækningen.

For så vidt angår **rute 13**, kan jeg oplyse, at der – som led i udbygningen af rute 18 til motorvej – er gennemført en VVM-redegørelse vedrørende en udbygning af den sydligste delstrækning mellem Ølholm og Vejle til motorvej.

VVM-redegørelsen blev offentliggjort før sommerferien, og borgerhøringen er netop afsluttet. Behandlingen af bemærkninger og indsigelser pågår i Vejdirektoratet. Direktoratet forventer på den baggrund inden udgangen af året at kunne fremsende en indstilling til ministeriet.

Projektet vil på baggrund af VVM-rapporten i den kommende tid endvidere skulle drøftes politisk.

Delstrækningen mellem Ølholm og Vejle, hvor rute 13 og rute 18 er sammenfaldende, er den mest trafikerede delstrækning på rute 13 med en årsdøgntrafik på mellem 11.000 og 15.000 køretøjer.



Motorvejsprojektet vil aflaste den eksisterende rute 13/18 betydeligt og er samtidig forudsat udformet således, at det på et senere tidspunkt vil være muligt at udbygge rute 13 nord for Ølholm til en højklasset vej (motorvej eller motortrafikvej).

For så vidt angår den resterende del af rute 13, vil eventuelle forbedringer på ruten, efter statens overtagelse af strækningen i forbindelse med kommunalreformen, skulle ses i sammenhæng med den øvrige statslige investeringsplanlægning.

Spørgsmål G:

Finder ministeren det acceptabelt, at borgerlige folketingsmedlemmer fra Viborg Amt (primært fra Venstre) konstant ”lover” forbedringer på rute 13 og 26, når regeringen tilsyneladende ingen planer har for de to veje?

Svar:

Jeg har i min besvarelse af spørgsmål E og F redegjort for status og foreliggende planer for henholdsvis rute 13 og rute 26. Som det fremgår gør der sig forskellige forhold gældende for de to ruter – forhold der blandt andet knytter sig til vejbestyrelsesansvaret.

For så vidt angår **rute 13** må en egentlig stillingtagen fra statslig side til eventuelle forbedringer på strækningen således ses i lyset af, at staten først overtager vejbestyrelsesansvaret pr. 1. januar 2007.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at Vejdirektoratet i øjeblikket arbejder på at skabe et samlet overblik over foreliggende planer fra amternes side i forhold til det vejnet, der overdrages til staten.

For så vidt angår **rute 26**, er der som nævnt i forbindelse med besvarelsen af spørgsmål E gennem årene iværksat en lang række initiativer.

For så vidt angår fremtidige initiativer, finder jeg det mest hensigtsmæssigt at afvente resultatet af de undersøgelser, der er iværksat i samarbejde med de lokale parter, inden der udmeldes yderligere initiativer.