



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 18. april 2005
J.nr. : 409-16

Trafikudvalget har i brev af 8. marts 2005 stillet mig følgende spørgsmål 7 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 7:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 15. oktober 2004 fra Grindsted Erhvervsfremme vedrørende vejforbindelser til og fra Billund/Grindsted, jf. folketingsåret 2004-05, 1. samling, TRU alm. del – bilag 36".

Svar:

I henvendelsen fra Grindsted Erhvervsfremme foreslås det, at der etableres en ny vejforbindelse fra Billund/Grindsted til Vorbasse og herfra videre til Esbjergmotorvejen ved Lunderskov via den eksisterende rute 469, der kan aflaste Vejle by og motorvejsnettet i Trekantområdet for trafik.

I henvendelsen nævnes nogle konkrete forhold til støtte for en sådan vejforbindelse.

Henvendelsen giver mig anledning til følgende bemærkninger:

Trafikaftalen af 5. november 2003 omfatter etablering af en motorvej mellem Herning og Vejle, der gennemføres etapevis, med tilslutning til E45 nord for Vejle. Endvidere indgår det i aftalen, at der skal udarbejdes beslutningsgrundlag for udbygning af E45 fra 4 til 6 spor på strækningen omkring Vejlefjordbroen mellem Herslev og Hornstrup og at der senere skal udarbejdes beslutningsgrundlag for udbygning af E20/E45 Fredericia Kolding.

Vejdirektoratet gennemførte i 1997 en undersøgelse af mulighederne for at forbedre vejforbindelserne til Billund ("Veje til Billund"), som indgår i grundlaget for statens vejplaner i området. Blandt forslagene til vejforbedringer til Billund var bl.a. et forslag 5, der ligesom forslaget fra Grindsted Erhvervsfremme omfatter en omfartsvej ved Hejnsvig og Vorbasse (rute

469 og rute 425). Forslag 5 omfattede desuden de nu anlagte vejforlægninger på rute 28 nord om Billund og Vandel samt en ikke anlagt omfartsvej ved Ny Nørup.

Det af Grindsted Erhvervsfremme skitserede forslag vurderes af Vejdirektoratet - sammen med de nu anlagte veje ved Billund og Vandel og forbedringer på rute 28 - umiddelbart at få tilnærmelsesvis samme trafikale konsekvenser som ovennævnte forslag 5.

Ifølge de foretagne trafikberegninger vil den forbedrede rute 469 og rute 425 ikke blive benyttet af trafik mellem Billund og motorvejsnettet, og der er ikke tale om at vejforbedringer af rute 469 til Billund vil aflaste motorvejene i Vejle og Fredericiaområdet.

I henvendelsen fra Grindsted Erhvervsfremme anføres endvidere bl.a., at Naturklagenævnet har afgjort en sag vedrørende den af Vejle Amt planlagte motortrafikvej på rute 28 mellem Bredsten og Vandel som indebærer, at der skal angives en alternativ forbindelse fra Billund mod Vejle og videre til motorvejen syd for Vejle. Så vidt jeg er orienteret behøver Naturklagenævnets afgørelse om fredning af et område, der berøres af motortrafikvejens planlagte linieføring, ikke at have denne konsekvens, idet rute 28 eventuelt kan udbygges ved at beslutte en anden undersøgt vejlinie på strækningen, der ikke berører den aktuelle fredning.

For så vidt angår Vejlefjordbroen kan jeg oplyse, at denne er omfattet af færdselslovens almindelige bestemmelse, der angiver et køretøjs største tilladte totalvægt til 48 ton. Begrænsningen på køretøjers totalvægt medvirker til, at vejes og bygværkers levetid ikke afkortes og at vedligeholdelsesudgifter ikke forøges urimeligt. Er transporten tungere end 48 ton, er der tale om en særtransport, der kræver transporttilladelse.

Vejlefjordbroen kan i dag passeres uden restriktioner af tunge transportere med en generel transporttilladelse op til ca. 100 ton (klasse 100). Er totalvægten større foretages en individuel vurdering. Således kan f.eks. tunge særtransporter op til ca. 150 ton ud fra brotekniske hensyn passere Vejlefjordbroen med 10 km/t, såfremt broen besluttet lukket for al anden trafik under transportens passage. Det kan således være et vurderingsspørgsmål i hvilket omfang politiet og vejbestyrelsen finder det forsvarligt at lukke en befærdet motorvej over en kortere eller længere strækning for al anden trafik af hensyn til en enkelt transport.

Jeg kan i forlængelse heraf oplyse, at Vejdirektoratet for tiden er ved at genberegne Vejlefjordbroens bæreevne med henblik på vurdering af muligheden for at reducere restriktionerne for tunge særtransporter over klasse 100, dvs. over ca. 100 ton.

For både Vejlefjordbroen og andre broer gælder naturligvis, at der er en øvre grænse for broens bæreevne. F.eks. vil den i henvendelsen fra Grindsted Erhvervsfremme foreslåede alternative vejforbindelse til Billund/Grindsted føre særtransporter over en bro på Esbjergmotorvejen ved Kolding, der ikke vil kunne passeres med den særtransport af et maskinhus til en vindmølle på 220 ton, der nævnes i den vedlagte artikel fra Vejle Amts Folkeblad.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen