

# Motorvejen Horsens-Vejle er klar i 1989

*Vejdirektoratet har gennemført prioritering af større vejarbejder for hele landet for 790 millioner kroner*

Vejdirektoratet har foretaget en prioritering af større hovedlandeveisarbejder for hele landet til igangsættelse i en tre års periode. Det drejer sig om vejanlæg for 790 millioner kroner. En forudsætning for arbejdsplanens realisering er, at de beløb, der er med i finanslovsforslaget 1985 og budgetårene 1986 og 1987 bevilges på de tre års finanslove. Det fremgår også af planen, at motorvejsstrækningen mellem Horsens og Vejle skal være klar til brug i 1989.

Et af projekterne omfatter en anlægsudgift på 11 mill. kr. Det er den ny vejforbindelse mellem Frydenlund og motorvejen Vejle-Horsens. Dermed etableres en forbindelse mellem rute 23 fra Juelsminde og den kommende videreførelse af motorvejen fra Vejle mod Horsens. Der vil endvidere være skabt en direkte forbindelse til rute 13, Vejle-Viborg. Den ny vejforbindelse vil blive åbnet samtidig med motorvejssetappen Horsens-Vejle i 1989. Vejdirektoratet understreger, at vejforbindelsen fra Frydenlund frem til motorvejen vil betyde en stor besparelse for trafikanterne i kørtte kilometer.

Vejdirektoratet omtaler også en forlægning nord og vest om Lund. Hovedlandevej 367 forbinder Horsens og Silkeborg, mens hovedlandevej 368 forbinder Horsens med Nr. Snede, Brande og Ikast-Herning. De eksisterende hovedlandeveje forløber gennem Lund/Vinten, og udenfor disse to byer er

de to hovedlandeveisstrækninger smalle med dårlig linieføring. Derfor er planen, at hovedlandevej 367 i forbindelse med motorvejsprojektet forlægges nord om Østerlund. Trafikbelastningen på strækningen nord for Lund er beregnet til ca. 6.300 køretøjer. Forlægningen betyder en aflastning på ca. 75 procent gennem Lund.

Det tilføjes, at cykeltrafikken henvises til fortsat at anvende de nuværende veje. Forlægningen medfører besparelser i tid og uheld samt forbedringer i miljøet. Forøgelsen i kørselsarbejdet skyldes især trafikken mod Nr. Snede ad hovedlandevej 368. Udgifterne er anslået til 48 mill. kr.

## Diagonalvejen

Desuden er besluttet igangsætning af diagonalvejens etape 1 mellem Riis og Uldum, og det vil, siger vejdirektoratet, opfylde flere vigtige formål. Først og

fremmest er den et led i etableringen af en mere direkte vejforbindelse mellem Esbjerg- og Århus-området. Diagonalvejen forløber i dag fra Esbjerg til Give. Herfra mangler en forbindelse videre mod motorvejen og Århus-området. Fra Uldum, hvor diagonalvejens etape 1 skærer rute 409 mod Skanderborg, kan den eksisterende vejforbindelse benyttes i retning mod Horsens, indtil diagonalvejens etape 2 er anlagt til motorvejen.

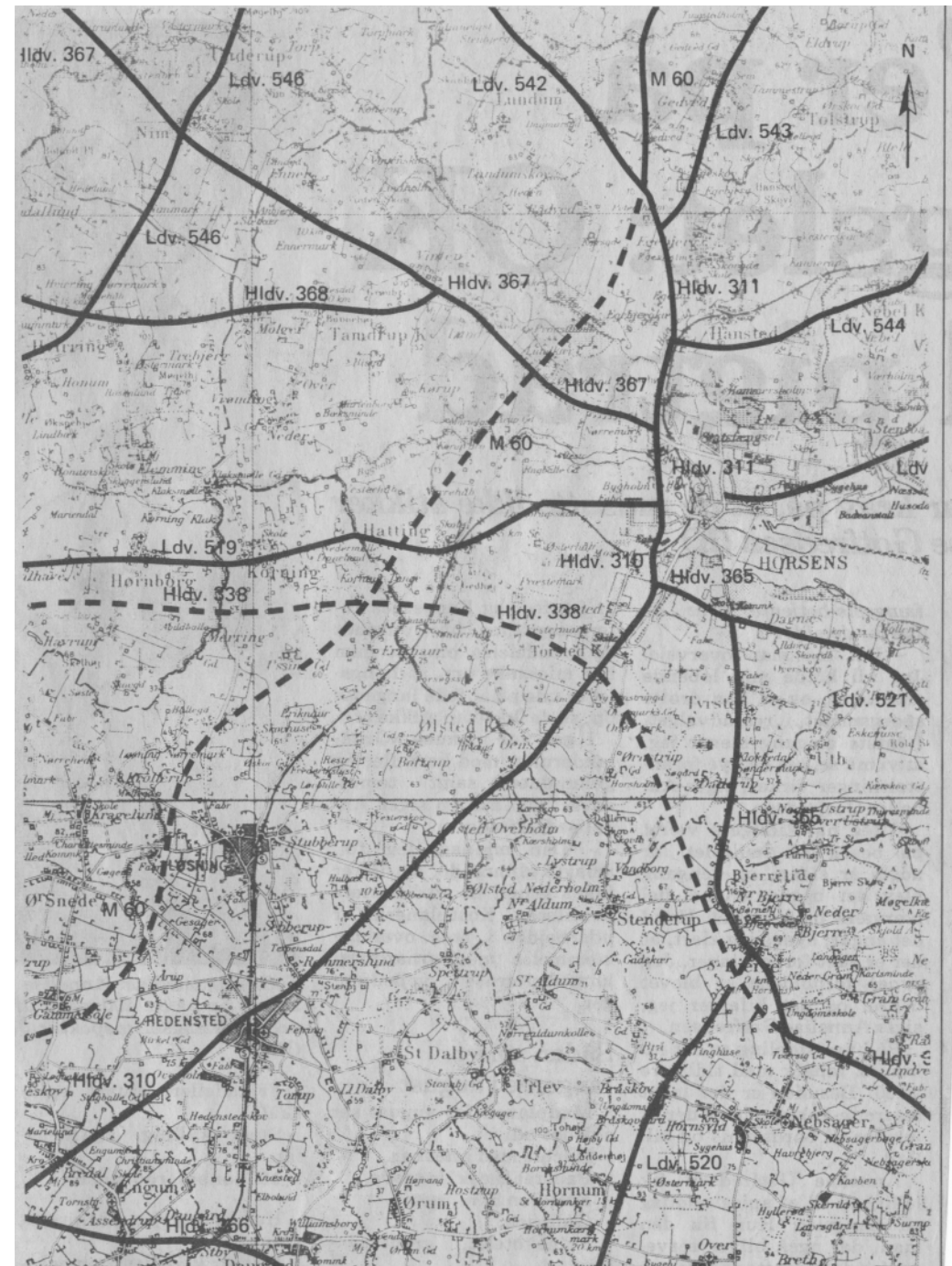
Anlægget af diagonalvejen mellem Riis og Tørring betyder også meget for anden overordnet trafik. Længden af den første etape er på 17,5 kilometer, og anlægsudgiften ligger på 86,9 mill. kr. Med vedtagelsen om anlæg af omfartsvej ved Nr. Snede fjernes en af de sidste bymæssige gennemkørsler på den vigtige rute Vejle-Viborg-Ålborg. Der vil først til efteråret blive taget endelig stilling til, hvilket projekt der skal gennemføres ved Nr. Snede, men der er tale om en anlægsudgift på 29,2 mill. kr.

Vejdirektoratet beskæftiger sig også med et forlægningsprojekt ved Bjerre til 27,7 mill. kr. Hovedlandevej 365 er forbindelsen fra Horsens-området mod Bjerre og Juelsminde. Den

eksisterende hovedlandvej forløber i den sydlige del af Horsens gennem villa- og beboelseskvarterer. På strækningen syd for Horsens gennem Bjerre er vejen smal med dårlig linieføring. Forlægningen vil skabe en direkte forbindelse sydfra til diagonalvejens etape 2 ved tilslutningen til hovedlandevejen Horsens-Vejle syd for Horsens. Herfra er der videre forbindelse ad diagonalvejen til motorvejen, idet det er forudsat, at diagonalvejen er anlagt. Der skulle blive tale om en aflastning på den nuværende hovedlandevej syd for Horsens med ca. 50 procent.

For de prioriterede arbejder for hele landet anfører vejdirektoratet, at de økonomiske konsekvenser omfatter den tids- og benzinbesparelse, trafikanterne opnår ved en kortere afstand, sparede hospitalsudgifter mv. ved færre trafikuheld, ændringer i vedligeholdelsesudgifterne samt omkostningerne ved at inddrage landbrugsjord.

De ikke-økonomiske konsekvenser er ændringer i støjforholdene langs vejene, virkningen af at vejene hindrer folk i at færdes frit på tværs af vejen, ændringer i den oplevede risiko ved at færdes langs med vejene samt luftforurening. (P. N.)



De optrukne linie på kortet viser de eksisterende veje, mens de stiplede linier viser de planlagte veje.