

jo ske en nøje undersøgelse og afvejning af, om man skal lægge mest vægt på sikkerheden, eller om man skal kunne komme hurtigst muligt frem.

FDMs vurdering af uheldshyppigheden på de brede, 2-sporede motortrafikveje må stå for deres egen regning. Ingen tilgængelige undersøgelser herhjemme eller i udlandet peger på, at forskellen i uheldshyppigheden på motorveje og brede, 2-sporede motortrafikveje skulle være større end den anførte, men til gengæld er uheldene lidt alvorligere på de 2-sporede veje.

Bemærkningen om, at de 2-sporede motortrafikveje ikke er udformet med hensyn til overhalingssigt, er direkte forkert. Man vil netop udforme linjeføringen for den brede, 2-sporede motortrafikvej efter de gældende regler for anlæg af 2-sporede hovedlandeveje med en dimensioneringshastighed på 100 km/t. Dette medfører, at man ikke kan anvende helt så små radier for den 2-sporede vej som for en 4-sporet motorvej, hvor der selvsagt ikke er modkørende trafik, og hvor der derfor kan projekteres ud fra den mindre krævende stopsigtelængde.

Selv om det ikke er tanken at anlægge befæstede nedspor ved motortrafikveje, som tilfældet er ved motorveje, vil der være en 3,5 m rabat ved hver vejside, hvoraf de inderste 2,5 m vil blive belagt med stabilt grus, således at nedbrudte køretøjer kan henstilles uden for kørebanen og således ikke give anledning til uheld for trafikken.

2. ad „Prognoserne er afgørende for beregningerne“.

I forbindelse med udarbejdelsen af rapporten „Trinvis udbygning af motorveje i „det lille H““ er der anvendt to forskellige fremskrivninger af bilparken. Den høje bilparkprognose (nettotilvækst 63.200, heraf 58.000 personbiler) har sit udgangspunkt i en undersøgelse, der blev gennemført i vejdirektoratet, umiddelbart inden energikrisen indtraf, medens den lave prognose (nettotilvækst 45.200, heraf 40.000 personbiler) er et resultat af de erfaringer, der er indhøstet efter 1970.

Det er rigtigt, at nettotilvæksten i bilparken 1976 udgjorde ca. 66.000, heraf 49.900 personbiler, men udsvingene i de enkelte år er så store, at det vil være ufor-

svarligt at lægge tilvæksten i et enkelt år til grund for bilparkprognoser.

Det kan oplyses, at tilvæksten i personbiler i de enkelte år har udgjort:

1971:	35.500
1972:	35.800
1973:	51.300
1974:	11.100
1975:	43.400
1976:	49.900

Vedrørende tidspunktet for overskridelse af kapacitetsgrænser skal det anføres, at de i rapporten nævnte udbygningstidspunkter er baseret på tidspunkter for overskridelse af den såkaldte tilladelige kapacitet. Ved trafikmængder under denne kapacitet opnås en trafikafvikling uden større forsinkelser. Der vil imidlertid være en restkapacitet på 30 pct. frem mod sammenbrudssituationen. Fremkommeligheden vil naturligvis ved udnyttelse af denne restkapacitet blive stærkt forringet.

Vedrørende de eksempler, FDM fremdrager: Skovby-Christiansfeld og Rønnede-Udby skal fremhæves, at FDM lægger stærk vægt på den høje trafikprognose, hvilket ikke er realistisk på baggrund af den skete udvikling.

Det er derfor urealistisk at tale om, at der kun skal forløbe 3 år mellem 1. og 2. trin på Skovby-Christiansfeld strækningen.

Vedrørende Rønnede-Udby skal det fremhæves, at det i rapporten, side 11, angivne skema for færdiggørelse af de enkelte etaper er et regneeksempel og ikke et konkret anlægsprogram. Projektet ligger så langt ud i tiden, at der naturligvis, når anlægget skal i gang, må foretages en vurdering efter forholdene på dette tidspunkt.

Når FDM anfører, at forrentningsundersøgelsen i rapporten konkluderer, at fire strækninger skal udføres i 4 spor med det samme, skal hertil bemærkes, at Grænsen-Rise Hjarup vil foreligge fuldført i 4 spor i 1978, og at der for så vidt angår Hjulby-Korsebjerg endnu ikke er taget stilling.

For de to øvrige strækninger kan det anføres, at selv om forrentningen ved at gå fra 2 til 4 spor er høj, er forrentningen ikke så høj, at det i sig selv kan begrunde anlæg i 4 spor straks. Således må også hensyn til kapacitet, miljø, fleksibilitet, kapitalknapp-