

hed (siden analysen i rapporten er bevillingsrammerne for vejbudgetterne væsentligt reduceret), trafikikkerhed m. v. spille afgørende ind.

Når det således er besluttet, at de to strækninger skal anlægges trinvist, er det sket ud fra en *helhedsvurdering*.

**3. ad „Trinvis udbygning giver ingen næneværdig fremskyndelse af „det lille H““.**

FDMs grundlag for denne udtalelse er skemaet pag. 11 i rapporten. Dette er som før nævnt alene et regneeksempel, hvis forudsætninger i øvrigt ikke holder som følge af de seneste nedskæringer i de statslige vejbudgetter, som det også er nævnt i rapportens sammenfatning. Dette indebærer, at de i eksemplet nævnte motorvejseta-per ikke kan færdiggøres som 4-sporede som angivet i regneeksemplet. Dette betyder selvsagt, at fremrykningen ved trinvis udbygning er større end angivet af FDM.

Forudsætter man en besparelse ved trinvis udbygning på ca. 20 pct. vil et anlægsprogram i to spor kunne udføres i løbet af en periode, der er ca. 20 pct. kortere end ved udbygning i fire spor straks. Dette svarer til, at et motorvejsprogram i 4 spor over 10 år alternativt vil kunne udføres i to spor med samme antal km over 8 år. Det beløb, der i regneeksemplet bliver tilovers af 10 års-motorvejsprogrammet, vil kunne anvendes

til andre formål, f. eks. til etaper uden for „det lille H“, som derved vil kunne fremmes.

For disse etaper vil fremrykningen derfor blive endnu større.

Til påstanden om, at fremrykningen bliver elimineret, skal anføres, 1) Grænsen-Rise Hjarup færdiggøres i 1978 som 4-sporet, 2) FDMs forudsætning om udbygningstidspunktet for Horsens N-Nybro samt Skovby-Christiansfeld kan ikke anerkendes, da den bygger på den urealistisk høje prognose. 3) Om Rønnede-Udby kan intet siges nu, jfr. ovenfor.

**4. ad „Slutfacit“.**

Det er rigtigt, at man regner med en „fordyrelse“ på omkring 200 mill. kr. ved at gennemføre de i rapporten omhandlede etaper trinvist, men der er i realiteten tale om en besparelse, når man kapitaliserer udgifterne og henfører dem til samme tidspunkt.

I nedenstående oversigt er vist besparelsen i de kapitaliserede anlægsudgifter ved trinvis udbygning i forhold til at anlægge 4 spor straks for strækningerne Skovby-Christiansfeld, Nr. Stenderup-Vejle syd og Horsens nord-Nybro. Beregningen er udført med 5,7 og 9 pct. rente. Kapitalværdierne er opgjort pr. 1. oktober 1977. Priserne er i prisniveau april 1976 og inklusive moms.

*Besparelse i forhold til at anlægge 4 spor straks.*

Etape		5 pct.	7 pct.	9 pct.
		—	—	—
Skovby-Christiansfeld . . . . .	2 spor nu	40	35	27
	2 spor nu + 2. trin 1990-91— 1991-92	8	11	20
Nr. Stenderup-Vejle S. . . . .	2 spor nu	19	19	18
	2 spor nu + 2. trin 2010-2011	13	15	16
Horsens Nord-Nybro . . . . .	2 spor nu	18	17	16
	2 spor nu + 2. trin 1989-90— 1990-91	5	7	8