

Hertil kan yderligere føjes, at hvis alle 10 undersøgte etaper i „Trinvis udbygning af motorveje i „det lille H““ blev åbnet for trafik i f. eks. 1985, ville man skønsmæssigt spare 175 uheld med personskade pr. år, hvis nettet var bygget som 4-sporet motorvej, og ca. 140 uheld, hvis alle etaper var udført som brede, 2-sporede motortrafikveje. Til gengæld kunne man anvende overskuddet på de 317 mill. kr. til at bygge andre veje for og derigennem opnå en uheldsbesparelse, der var lige så stor eller større end  $175 \div 140 = 35$  uheld pr. år. Det skal nemlig bemærkes, at hensynet til trafikikkerheden som oftest kan tilgodeses lige så effektivt på anden vis, dvs. ved andre typer af vejudbygninger eller forbedringer af det eksisterende vejnet.

Til illustration heraf kan nævnes, at vi ved de hovedlandevejsarbejder uden for motorvejsnettet, som overvejes igangsat i 1977-78 for en samlet anlægsudgift på 83,3 mill. kr., påregner at opnå en uheldsbesparelse på 20,7 uheld.

#### *Konklusion.*

Det kan ikke være rimeligt at gennemføre anlæg, der i en række år vil have overkapacitet, når vi kan få en sikkerhedsmæssig og trafikalt tilfredsstillende løsning, der tillige er fleksibel, med 2-sporede anlæg og dermed får midler til overs til anvendelse, hvor trafikens afvikling og/eller sikkerhedsmæssige grunde kræver det.

KJELD OLESEN