

*Spørgsmål V 13:*

*Ad ministerens notat af 14. april 1977 vedr. samrådsspørgsmål A.*

Udvalget udbeder sig ministerens kommentar til det side 3, afsnit 9 („Ud over de specielle undersøgelser...“) anførte, set i relation til, at der over for udvalget er oplyst et tidsrum på 8 år efter færdiggørelsen af første trin.

Side 3, afsnit 9:

„Ud over de specielle undersøgelser, der som nævnt udføres i forbindelse med hvert enkelt projekt, kan det generelt oplyses, at trinvis udbygning kun udføres, når behovet for andet trin tidligst indtræder 10-15 år efter færdiggørelse af første trin.“

*Svar:*

Det tidsrum på 8 år, som tidligere er oplyst over for udvalget, er et gennemsnitstal beregnet for danske strækninger.

Dette tidsrum er bestemt ud fra et rent anlægøkonomisk synspunkt, idet der med anvendelse af en rente på 7 pct. p.a. vil være et direkte tab ved at bygge trinvist, såfremt andet trin skal bygges inden ca. 8 år.

Denne beregning baseres således på at sammenligne udgifterne til første trin med udgifterne til andet trin.

I Vesttyskland er andet trin og dermed den samlede trinvis udbygning forudsat at være relativt mere omkostningskrævende end svarende til danske forhold, hvorfor der alt andet lige tilsvarende må forløbe længere tid, inden der er balance mellem merudgifter ved trinvis udbygning og forrentning af besparelsen.

*Spørgsmål V 14:*

*Ad ministerens notat af 14. april 1977 vedr. samrådsspørgsmål A.*

Udvalget udbeder sig ministerens kom-

mentar til det side 4, afsnit 1 og 2, anførte, set i relation til de pågældende danske vejstrækninger.

Side 4, afsnit 1 og 2:

„Vedrørende de sikkerhedsmæssige spørgsmål kan oplyses, at uheldsfrekvensen på første trin af en motorvej forventes at være ca. 30 pct. højere end på en tilsvarende motorvej. Da første trin af en motorvej forventes at koste ca. 70 pct. af fuld udbygning straks, kan det, under forudsætning af 100 pct. større uheldsfrekvens på de eksisterende veje i forhold til motorveje, beregnes, at der pr. investeret krone ikke er nogen markant sikkerhedsmæssig forskel mellem anvendelse af midler til fuld eller trinvis udbygning. Det skal dog pointeres, at de nævnte tal er gennemsnitsværdier, og at der som nævnt gennemføres særlige undersøgelser for hver enkelt etape, bl. a. med hensyn til sikkerhedsspørgsmål og anlægsomkostninger.“

Hastighedsgrænser på disse 2-sporede veje er ca. 100 km/t. Undtagelser (120 km/t) kan tillades.“

*Svar:*

Det fremgår af det citerede afsnit, at man i Tyskland når til samme resultat som det, der gælder de undersøgte etaper i „det lille H“, nemlig at man får samme trafiksikkerhedsmæssige fordel pr. investeret krone, hvadenten man bygger trinvist, eller man straks anlægger en fuld motorvej.

At man netop får det samme resultat i Tyskland kan siges at bero på en tilfældighed, idet resultatet afhænger af det indbyrdes forhold mellem uheldsfrekvensen for uheld med personskade på motorveje/motortrafikveje som 1. trin/eksisterende veje, sammenholdt med forholdet mellem anlægsudgifterne til 1. trin og anlægsudgifterne til en fuld motorvej.