

## Bilag til bet. o. f. t. finanslov for 1988

*Besparelser i kørselsomkostninger.*

Kørselsomkostninger omfatter de omkostningsarter, der direkte kan henføres til kørslen, dvs. brændstof, smøreolie, dæk, vedligeholdelse og reparation. Disse omkostninger reduceres ved en afkortning af kørelængden.

*Miljøbesparelser.*

Det er ikke kun trafikanterne, der berøres af nye vejanlæg. Omgivelserne berøres også. I Vejdirektoratets prioriteringsmodel medregnes 3 former for miljøbesparelser:

- Nedbringelse af støjgener for omkringboende.
- Bedre trafikforhold for de bløde trafikanter.
- Reduktion af luftforureningsgener omkring boliger og opholdsarealer.

En ny omfartsvej til aflastning af et byområde vil som regel altid medføre miljøbesparelser som de nævnte.

*Besparelser for erhvervslivet.*

Kapacitetsproblemer med deraf følgende kødannelser og forsinkelser giver erhvervslivet og dermed samfundet store tab i form af spildtid og øgede transportomkostninger. I en snart offentliggjort undersøgelse af Farø-forbindelsens betydning for erhvervslivet fremhævede en række virksomheder, at der var opnået besparelser i forbindelse med deres transportplanlægning. I denne forbindelse var det afgørende, at virksomhederne ikke længere skulle tage hensyn til, at der kunne opstå tilfældige kødannelser.

*II. Syd om Odense.*

Motorvejen syd om Odense har været udsat for udskydelser i flere tempi. Nedenstående er vist en oversigt med de forskellige åbningstidspunkter:

<i>Tidspunkt</i>	<i>Planlagt åbningstidspunkt</i>
Oktober 1976 .....	1983
Januar 1980 .....	1985
November 1980 .....	1987
Oktober 1981 .....	1986*)
Januar 1982 .....	1986
November 1982 .....	1985

\*) Uden slidlag.

Motorvejen syd om Odense blev åbnet i 1985, men som det ses, har åbningstidspunktet ændret sig betydeligt undervejs med en nettoforskydning på 2 år. Der har dog ikke været tale om at udskyde arbejdet, efter at det blev igangsat i 1981.

Usikkerheden omkring åbningstidspunktet for så stort et projekt som motorvejen syd om Odense har ikke kunnet undgå at få indflydelse på den lokale planlægning enten direkte eller indirekte.

Det er formentlig ikke muligt at opgøre denne effekt i kroner, men der er tale om, at såvel amt og kommune som det private erhvervsliv oplevede udsættelsen økonomisk negativt.

Ser man på erhvervsudviklingen efter åbningen, er motorvejen stærkt medvirkende til vækst i antallet af virksomheder, som flytter til Odenses sydlige del. Dette er bekræftet i en erhvervsundersøgelse, som Odense Kommune udførte i 1986.

Hvorvidt en mere fast tidsplan ville have effektiviseret denne udvikling, kan der ikke føres bevis for, men det må betragtes som overvejende sandsynligt.

Ud fra de beregninger, der i begyndelsen af 1980'erne blev udført for at prioritere en række større anlæg, er der i det følgende foretaget en vurdering af de samfundsmæssige tab ved udskydelse af motorvejen syd om Odense i 2 år.