

### *Uheld.*

Beregningerne viste, at motorvejen syd om Odense ville medføre en årlig nedgang i antallet af personskadeuheld på 22. Set over de 2 år er der tale om 44 flere uheld med personskade, end hvis anlægget var åbnet på det oprindeligt planlagte tidspunkt.

Omkostningerne ved disse 44 personskadeuheld kan opgøres (prisniveau 1986) til 32 mill. kr.

### *Rejsetider.*

Beregningerne viste her, at den nye motorvejsetape ville give trafikanterne et mindre rejsetidsforbrug på 650.000 timer pr. år.

Udsættelsen har således betydet, at samfundet er gået glip af en rejsetidsbesparelse på 1.300.000 timer, hvilket kan opgøres (prisniveau 1986) til 61 mill. kr.

### *Kørselsomkostninger.*

I forhold til situationen før anlægget indebærer motorvejen, at trafikanterne årligt kører 4 mill. km længere, hvilket giver anledning til øgede kørselsomkostninger. På dette punkt har samfundet således opnået en besparelse ved at udskyde projektet.

Besparselsen i kørselsomkostninger er opgjort (1986-prisniveau) til 8 mill. kr.

### *Miljøeffekter.*

En støjundersøgelse foretaget for at belyse motorvejsanlæggets miljøforbedrende effekt viste, at motorvejen ville give en væsentlig reduktion af trafikstøjbelastningen langs den eksisterende hovedvej A 1 gennem Odense. Undersøgelsens resultat var, at 300-400 boliger, der før anlægget var belastet med et trafikstøjniveau større end 55 dB(A), efter anlæggets etablering ville komme ned under denne grænse.

Beregninger viste, at motorvejsetapen ligeledes ville få en positiv effekt på luftforureningen og trafikforholdene for de bløde trafikanter.

Ved en samlet økonomisk vurdering er der således tale om et samfundsmæssigt tab i størrelsesordenen 90 mill. kr. (inklusive miljøeffekter) for de 2 års udsættelse. Til sammenligning kan anføres, at anlægget i løbende priser 1981-86 kostede ca. 370 mill. kr.

FRODE NØR CHRISTENSEN

Til finansudvalget