

[Hovmand.]

får etableret et overordnet vejnet, jo større sikkerhed og jo større besparelser vil der kunne opnås inden for den samlede vejsektor.

Lovforslaget lever efter vor opfattelse op til denne målsætning med indstilling om at gennemføre princippet om de tosporede motorveje, det, jeg vil kalde økonomimotorveje.

Venstre har den opfattelse, at vi for hurtigt at få etableret et sammenhængende landsdækkende motorvejsnet opnår flere besparelser og større sikkerhed ved at bruge de midler, der er til rådighed, til at bygge økonomimotorveje dér, hvor der ikke er tilstrækkeligt behov for at etablere et fuldt udbygget motorvejsnet med det samme.

Vi fremførte dette synspunkt allerede under første behandling, og de meget omfattende undersøgelser, som siden er forelagt udvalget, understreger meget klart, at venstre havde ret i dette synspunkt. Naturligvis kan der være særlige lokale forhold, som tilsiger en undtagelse fra dette hovedprincip, og som for enkelte af venstres medlemmer har været mere afgørende, men generelt kan vi sige, at vi er overbevist om, at vi sparer flere menneskeliv og penge ved at bruge de midler, der er til rådighed, til at nøjes med halve motorveje dér, hvor der ikke er tilstrækkeligt grundlag for at bygge en hel.

Ud fra en række forudsætninger har besvarelsen i udvalget af spørgsmål 26 dokumenteret, at vi undgår ca. 25 pct., altså omkring en fjerdedel, af ulykkerne på vore motorveje ved at gennemføre dette princip. Hertil kommer den økonomiske fordel, som ligger i, at vi får mulighed for at færdiggøre det sammenhængende vejnet tidligere end ellers, således at vi hurtigere får gennemført en aflastning af det sekundære vejnet. Uden at vi har mulighed for at nævne konkrete tal, er der næppe tvivl om, at besparelserne ved princippet om disse økonomimotorveje på længere sigt løber op i nicifrede beløb.

Jeg skal herefter kort beskæftige mig med de enkelte projekter. Hvad angår Vallensbæk-Amagermotorvejen er det tilfredsstillende for venstre, at vi har opnået den nødvendige tilslutning til de ønsker, vi fremsatte under første behandling, nemlig for det første at spare 30 mill. kr. ved at lægge motorvejen ind på Vestamager og for det

andet at ophæve den skitserede digemotorvej. Herudover er vi for det tredje tilfredse med, at det er lykkedes under udvalgsarbejdet at få et klart flertal bag opfordringen til ministeren om at søge etableret en yderligere miljømæssig forbedring af forholdene omkring Folehaven, P. Knudsens Gade m. v. Vi kunne naturligvis have ønsket os, at disse spørgsmål havde været bedre afklaret inden behandlingen af lovforslaget, men vi har bemærket den vilje til løsning, der ikke alene er kommet til udtryk fra Københavns og Hvidovre kommuner og hovedstadsrådet, men som altså nu også har fået tilslutning fra flertallet i udvalget. Jeg går ud fra, at ministeren accepterer denne tilstand.

Må jeg herudover tilføje, at vi fra venstres side ikke afviser yderligere miljømæssige forbedringer i forbindelse med de af bl. a. Hvidovre kommune fremførte ønsker omkring Kalvebodløbet og ved jernbanen og Gl. Køge Landevej. Vi forudsætter blot, at sådanne forbedringer ikke betyder en yderligere belastning for statskassen.

Med hensyn til Sydmotorvejen har det for venstre været vigtigt at få sikret en tilfredsstillende løsning af problemerne med en videreførelse til Saks København, hvilket det nu er lykkedes at skabe flertal for.

Spørgsmålet om linjeføringen har som bekendt været drøftet før i dette høje ting. To gange tidligere, i 1970 og i 1972, har folketinget i enighed vedtaget Farølinjen og så sent som for nogle få måneder siden for tredje gang gennem en meget klar flertalsindstilling fra trafikudvalget fastholdt denne linjeføring, som i øvrigt bakkes op af et klart flertal af kommunalbestyrelsesmedlemmer i de direkte berørte kommuner og af 29 ud af amtsrådets 31 medlemmer.

Vi kan heller ikke i venstre følge fremskridtspartiets ønske om nu at ændre den linjeføring, som man i flere års planlægning har indstillet sig på. Det har været fremført, at motorvejsanlægget over Farø kostede mere end et motorvejsanlæg over Masnedø. Det har også været fremført, at forbruget af landbrugsjord skulle være større, ligesom man har ment, at anlægget hurtigere kunne gennemføres over Masnedø. Ingen af disse påstande har holdt til en nærmere prøvelse i udvalget. Anlægspris og jordforbrug er stort set ens, og anlægstiden er oven i købet 3 kvartaler kortere ved Farølinjen.