

4.2. Omtale af forskellige vejprojekter.

I redegørelsens mundtlige del er gennemgangen af vejpolitikken koncentreret om de foreslåede hovedprincipper for den fremtidige vejpolitik. Omtale af enkeltprojekter er derfor udeladt. Da der i denne samling foreligger flere vigtige vejprojekter til afgørelse, er nogle af disse projekter omtalt i de efterfølgende afsnit.

a. Storstrømsforbindelsen.

For strækningen fra Bårse på Sjælland til Sakskøbing gælder særlige problemer. Som bekendt har der været foretaget en fornyet undersøgelse af spørgsmålene omkring denne linje, der i projekteringslov fra 1970 blev fastlagt som 4-sporet motorvej, der føres fra Sjælland over Farø til Falster og således indebærer etablering af en ny fast forbindelse over Storstrømmen.

Baggrunden for undersøgelsen, der blev besluttet af daværende trafikminister Kresten Damsgaard, var især de ændrede økonomiske forhold og ikke mindst de stærkt forøgede driftsomkostninger for automobiltrafikken efter energikrisens indtræden.

Resultatet af undersøgelsen foreligger nu som en betænkning af juni 1975, som er tilsendt udvalget om offentlige arbejder.

Redegørelsen omfatter en fuldstændig nyvurdering af problemerne og herunder også en helt ny trafikanalyse og trafikprognose. Man har i undersøgelsen inddraget over 25 forskellige muligheder bestående af kombinationer af linjeføringer og tværprofiler.

Det fremgår af undersøgelsen, at den dyreste løsning er Farølinjen med 4-sporet motorvej. Den vil koste omkring 1,2 mia. kr. (april 1975-prisniveau) og ville i den 5-årige anlægsperiode med de budgetrammer, der må regnes med, beslaglægge mere end halvdelen af den samlede motorvejsbevilling. En etapevis udbygning af dette projekt, hvor man i første omgang nøjes med 2-sporede vejanlæg, men bibeholder brobredden svarende til 4-sporet motorvej, ville koste mellem 993 og 1.040 mill. kr. afhængig af, om man vælger højbro eller lavbro over Sjællandsrenden.

En anden løsning ville være anlæg af en halv motorvejsbro over Storstrømmen i Masnedølinjen. Udgiften til anlæg af en sådan bro vil andrage omkring 425 mill. kr. Samtidig skulle man efterhånden udbygge det eksisterende vejnet fra Bårse til Sakskøbing, hvilket vil koste omkring 60 mill. kr. Det drejer sig om strækningen nord for Storstrømmen og omkørselsveje omkring Guldborg og Nr. Alslev. Den halve motorvejsbro vil sammen med den eksisterende bro kunne indgå i en eventuel senere motorvejsløsning.

Det fremgår endvidere af rapporten, at der ud fra et rent kapacitetsmæssigt synspunkt og ud fra en trafikøkonomisk vurdering ikke er grundlag for at etablere en ny bro i de første år.

Af hensyn til konsekvenserne på andre planlægningsområder er det væsentligt, at der hurtigt træffes beslutning om en ny Storstrømsforbindelse. Denne beslutning må træffes i lyset af den vejpolitiske linje, der er trukket op i den trafikpolitiske redegørelse, og ved afgørelsen må de planlægnings- og miljømæssige hensyn især til Vordingborg by selvfølgelig tælle med.

b. Lufthavnsmotorvejen.

Dette anlæg har efter regeringens opfattelse en meget høj prioritet. Strækningen frem til lufthavnen er ikke afhængig af, om der gennemføres en fast forbindelse over Øresund. Vejen skal først og fremmest opfattes som en fortsættelse af Motorringvejen uden om København, og dens opgave er derfor ikke blot at lede den fremtidige transittrafik på en nem måde frem til Vestmotorvejen eller ind til København, men i nok så høj grad at lede trafik til og fra Amager uden om de meget hårdt trafikbelastede boligområder i Vestegnen. Der er derfor tale om et anlæg med meget stor miljømæssig værdi. Det er regeringens agt snarest at fremsætte forslag til anlægslov om dette vejanlæg. Anlægget drejer sig om udgifter til ca. 450 mill. kr., idet indføringen til Københavns centrale dele forudsættes betalt af Københavns kommune. Med anlægget af denne vejstrækning skulle staten herefter ikke have flere vejforpligtelser i København.