

[Ministeren f.r offentlige arbejder.]

pengene, men det er, ligesom det kniber med det flertal, der skal skaffe dem.

Jeg vil også gerne sige et par ord om det sikkerhedsmæssige i forbindelse med en 4-sporet motorvej og en 2-sporet. Det er da klart, at en 4-sporet motorvej er bedre end en 2-sporet vej sådan som de foreslåede. Forskellen er imidlertid ikke så stor, som man mener, og jeg vil gerne minde om, at også i den 2-sporede version er alle krydsninger ude af niveau, og vejen er facadeløs, som vi kender det fra de 4-sporede motorveje. På disse to førende ting i sikkerhedsbilledet er der altså ingen forskel. Selv om det altså er kendt, at en 4-sporet motorvej giver den laveste ulykkesrisiko, så har det dog ikke ført til, at vi kritikløst har bygget løs på denne vejtype. Man kommer ikke uden om, at man også skal tage trafikmængden med i betragtning, når man skal fastlægge vejstandarden, og det er også det, vi gør efter det forslag, der ligger.

I øvrigt er det også ud fra en trafikmæssig betragtning uholdbart at insistere på kun at ville have 4- eller 6-sporede veje. Vi kommer ikke bort fra den kendsgerning, at vejbudgetterne er begrænsede, og bruger man en meget stor del af disse budgetter til at fastholde krav om den brede tværprofil, betyder det simpelt hen, at der kan bygges så meget kortere en vejstrækning for de penge, der er, og det betyder igen i sikkerhedsmæssig henseende, at vi må klare os så og så meget længere uden den nødvendige aflastning af det bestående, om man vil traditionelle vejnet, hvor ulykkesrisikoen er langt større, end den f.eks. er på de brede 2-sporede motorveje. Jeg tror derfor, at ud fra en sikkerhedsmæssig betragtning er det rationelt at gå frem som foreslået på de strækninger af vort motorvejsnet, hvor trafikmængden ikke giver grundlag for en 4-sporet profil.

Der blev stillet en række andre spørgsmål. Hr. Hovmand, som også var inde på de 2-sporede veje, stillede et spørgsmål om, hvad jeg agtede at gøre i forbindelse med Færolinjen, når den var bygget, om vi ville gå videre fra Ønslev. Det er klart, at når vi er nået færdig med dette projekt, vil der ikke være megen mening i, at vi ikke går videre — alt forudsat at de økonomiske rammer holder, så vi har pengene. Men det er jo bereg-

net sådan, at vi holder os på det niveau — som jeg også sagde i trafikdebatten — vi har i dag. Så kan disse ting gennemføres, som er planlagt, og som fremgår af forslaget, og så kan vi fortsætte videre.

Hr. Glensgård mente, at man skulle dele forslaget. Nu har det altid været en fast praksis, at vi havde en samlet lov i forbindelse med hovedlandevejsstrækninger, og jeg synes i og for sig også, at det er en god orden, fordi det giver et mere samlet overblik, end hvis man kommer med en række forskellige lovforslag. Så kan vi ligesom se, hvor vi er henne med disse ting; man får ligesom en samling på det. Vi har også den praksis, som hr. Glensgård netop antydede, at der kan stilles ændringsforslag ved andenbehandlingen. Det blev også nævnt fra adskillige sider, at vi kan drøfte disse ting i trafikudvalget, og at der formentlig vil komme en række ændringsforslag til sin tid. Dermed mener jeg, at alle interesser er dækket ind.

Hr. Bilgrav-Nielsen nævnte, at den sydlige Sverigesmotorvej på Amager nu blev skudt ud. Nej, den bliver skam ophævet. Men jeg synes ikke, vi kan sige, at der aldrig kommer én. Der foreligger undersøgelser på dette område, som kan føre til en anden linjeføring, men det er givet, at den motorvej, som vil genere væsentligt på Amager, er væk og taget af bordet. Skulle der komme en anden langt ude i fremtiden, ja, så vil det blive i et andet område at den kommer.

Der har været gjort bemærkninger om Køgelinjen, der skulle føres ind, om det var nødvendigt; det har været nævnt i forbindelse med Avedøre Holme og en hel række andre ting. Jeg vil gerne sige, at der er en del af de ting, der ikke er færdigbehandlet og først kan blive det i forbindelse med en detailprojektering. Der foregår jo — bl. a. i relation til hr. Hovmands spørgsmål — forhandlinger med Københavns kommune om, hvad der skal være mellem vejen og vandet af rekreative områder, altså hvordan man vil ordne det. Men jeg vil gerne understrege, at selv om der ikke kommer en Saltholmløsning, eller hvad man vil kalde det, så er der et problem med linjeføring til den eksisterende lufthavn, for man har vel ikke drømt om, at lufthavnen skal nedlægges på Amager? Den vil jo under alle omstændigheder være der og kræve en trafikbetjening, og