

**[Formanden.]**

indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om visse hovedlandejevsrækninger.*

(Lovforslag nr. L 89. Fremsat 15/3 77).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Normann Andersen (S):**

Socialdemokratiet kan give principiel tilslutning til hovedtankerne i det fremsatte lovforslag.

Om de enkelte dele og bemyndigelser i lovforslaget har jeg ikke mange bemærkninger, idet det jo stort set er en fortsættelse af en allerede igangværende plan.

I øvrigt vil der nok både her ved første behandling og senere i det kommende udvalgsarbejde blive fremført ønsker om forskellige ændringer, og så må det blive arbejdet med disse ting, der vil blive afgørende for de endelige resultater.

Som andet hidtidigt vejbyggeri vil også de i nærværende lovforslag nævnte udbygninger medføre en del omklassificeringer af eksisterende vejnet. Disse omklassificeringer kan jeg ligeledes tilslutte mig.

Det bliver nok heller ikke så meget dette, den følgende diskussion vil komme til at dreje sig om, men mere, at dele af de kommende vejstrækninger er tænkt udført som 2-sporede i stedet for 4-sporede vejanlæg.

I den anledning vil jeg godt give udtryk for, at når ministeren fremsætter forslag om en etapevis udbygning udført som en bred 2-sporet facadeløs vej med alle skæringer ude af niveau forberedt på en sådan måde, at den senere vil kunne indgå som den ene halvdel af en 4-sporet motorvej, så har dette forslag en vis tiltrækning på mig, ikke mindst ud fra de betragtninger, at hvor noget næsten tilsvarende er etableret, virker det efter min mening på en fortrinlig måde. Man skal jo huske på, at en sådan vej ikke tilnærmelsesvis kan sammenlignes med en almindelig landevej, idet den påtænkte 2-sporede vej trods alt er 18,5 m bred og heraf er 11,5 m kørebane.

Når dette er sagt, skal det også fastslås, at anlæggelse af 4-sporede motorveje på de allerede påbegyndte strækninger fastholdes, og at

der dermed ikke sker nogen ændring i det oprindeligt vedtagne, men at der højst er tale om visse udskydelser. Når disse udskydelser på nuværende tidspunkt kan blive nødvendige, skyldes det bl. a. den øjeblikkelige økonomiske situation, som gør, at man i dag næsten kan sige, at opgaven med nyanlæg af motorveje er blevet en bunden opgave.

Selvfølgerlig havde det været det behageligste, om vi havde kunnet imødekomme alle ønsker om de største og bedste vejanlæg til vor trafik, men i den givne situation er det nu engang blevet sådan, at vi må foretage vurderinger; vi må se på, hvad vi kan få for de penge, der er til rådighed, og derefter foretage vort valg.

I øvrigt kan man jo godt sætte spørgsmålstegn ved, om de fremlagte tanker er så dårlige endda. Lad mig fastslå et par ting.

Principperne om de 4-sporede motorveje bibeholdes. Man får i første omgang et større antal kilometer vej for næsten de samme penge. Man får bedre veje end de eksisterende, det gamle vejnet aflastes, og færdselssikkerheden forbedres, om ikke 100 pct. så dog i væsentlig grad. Alt i alt må jeg konstatere, at den påtænkte løsning må anses for acceptabel.

I øvrigt er det min opfattelse, at lovforslaget er bedre end så mange hidtidige lovforslag. Jeg siger dette, fordi der er en vis bevægelighed deri. Nu skal man selvfølgelig ikke skabe bekymring på forhånd, men fremtiden kan jo være usikker på så mange områder. Eksempelvis kan der opstå nye energikriser, hvilket kan medføre, at vi som samfund må satse mere på kollektiv trafik end på den individuelle trafik.

Et andet eksempel kan være, at vore færdselsvaner ændres, og at stigningen i antallet af biler bliver mindre end beregnet. Også andre ting kan spille ind. På et eller andet tidspunkt kan bilbehovet simpelt hen være dækket. Man kan måske også få øjnene op for, at miljøet kan tage skade af lange og brede 4-sporede motorveje.

Hvis noget sådant skulle blive tilfældet, kan vi ved en etapevis udbygning af 4-sporede motorveje blive fri for nyttige, dyre prestigebyggerier, og skulle det modsatte blive tilfældet, kan en eventuel udbygning hurtigt finde sted – eller i hvert fald så hurtigt, som pengene til byggeriet kan skaffes. Jeg mener godt, at en sådan bevægelighed kan være på sin plads i en økonomisk usikker tid.

I den socialdemokratiske gruppe er vi klar

**[Normann Andersen.]**

til et positivt udvalgsarbejde. Der vil blive meget at se på, men trods det regner vi med at ville medvirke til, at arbejdet kan få en forholdsvis hurtig afslutning, så de pågældende planer kan igangsættes, og vi erklærer os parat til det arbejde nu.

**Dohrmann (FP):**

Der er ingen grund til at holde ministeren hen i spænding, og jeg skal derfor straks give tilsagn om, at fremskridtspartiets 26 mandater vil støtte forslaget om, at den sidste og mellem-liggende strækning af den sønderjyske motorvej fra Skovby til Christiansfeld anlægges. Som konsekvens heraf er vi også indstillet på at give ministeren den fornødne bemyndigelse til at nedlægge visse strækninger som hovedlande-veje.

Derimod kan vi ikke uden videre acceptere den linjeføring, som ministeren foreslår vedrørende omkørselsvejen nord om Nakskov. Vi har fået mange efter min mening saglige protester mod den påtænkte linjeføring. Alle henvendelser har påpeget det urimelige i, at man vil anlægge en motorvej tværs hen over noget af den bedste landbrugsjord, som findes i området. Jeg går ud fra, at ministeren har fået en række lignende henvendelser, og vil derfor spørge, om ministeren ikke grundigt vil lade undersøge muligheden og rimeligheden af at ændre det her foreslåede.

Lad mig herefter komme med nogle bemærkninger om 2- kontra 4-sporede motorveje. Her skal ministeren ikke være i tvivl om, at vi er komplet uenige. Både den forhenværende og den nuværende trafikminister er kommet med nogle tal og beregninger, som der overhovedet ikke er hoved eller hale på, det er en masse fordrejninger. Hertil kommer, at den måde, både ministrene og forligspartierne – i denne forbindelse kan man vist godt tillade sig at sige forligsmagerne – har optrådt på i denne sag, er, om ikke juridisk forkert, så i hvert fald moralsk på grænsen af det tilladelige.

Ministeren startede sin ny tilværelse som trafikminister med at ændre en afgørelse truffet af folketinget, hvorefter nogle strækninger i Vejle amt nu anlægges som 2-sporede såkaldte motortrafikveje. Flere kandidater fra henholdsvis det radikale venstre, centrum-demokraterne, slesvigsk parti og kristeligt folkeparti førte op til valget en glødende valgkamp med annoncer, billeder og det hele, hvoraf det

fremgik, at den og den kandidat, det og det parti fandt hele tanken om 2-sporede veje fuldkommen tåbelig. Og hvad ser man så nu? Samtlige medlemmer valgt for de her nævnte partier støtter nu ministeren i hans synspunkter. Ganske vist siger de pågældende stadig væk, at de har en anden mening, men i realiteten er alle medlemmer inden for augustforligspartiernes rækker lige skyldige i, at både Sønderjyllands amt og Vejle amt nu kun får de 2-sporede veje.

**Svend Erik Hovmand (V):**

Der er i de seneste år sket en betydelig reduktion af statens vejinvesteringer. I første halvdel af 1970erne har denne reduktion været på mellem 35 og 40 pct. Særlig hvad angår motorvejsinvesteringer har der været tale om en ganske betydelig begrænsning i de oprindelige budgetter. Eksempelvis blev der i 1973 anvendt 450 mill. kr. til motorvejsinvesteringer, mens der i år kun er planlagt anvendt 340 mill. kr. Tager man prisudviklingen i betragtning, er disse tal udtryk for en halvering af de årlige motorvejsinvesteringer her i landet. Og ser vi på den påbegyndte 15 års vejplanperiode frem til 1990, hvor der i alt var tænkt anvendt 10 mia kr. til motorvejsinvesteringer, ja, så er den nuværende investeringstakt altså udtryk for, at vi i den nævnte periode kun vil kunne anvende omkring halvdelen af dette beløb.

Det er umiddelbart klart, at vi ved en sådan reduktion udskyder det tidspunkt, hvor vi kan få færdiggjort et sammenhængende overordnet motorvejsnet. Konsekvensen heraf kan meget vel være, at kommuner og især amter bl. a. af sikkerhedsmæssige årsager tvinges ud i store investeringer i det sekundære vejnet. Set i dette perspektiv er der derfor en grænse for, hvor meget man nationaløkonomisk opnår ved fortsatte nedskæringer af statens motorvejsbevillinger. Det er min opfattelse, at denne grænse er ved at være nået. Dette betyder ikke, at venstre nu mener, at vi skal bruge endnu flere penge på motorvejsområdet, men det understreger blot behovet for at se vejinvesteringerne mere i sammenhæng og i et mere overordnet perspektiv.

Efter den oprindelige vejplan ville vi inden århundredskiftet have færdiggjort det såkaldte motorvejs-H fra Ålborg til grænsen over Fyn og fra Helsingør til Rødbyhavn. Herved ville vi have skabt et overordnet vejnet, der ikke alene sikrer en hurtig transport og dermed væsent-

**[Svend Erik Hovmand.]**

lige besparelser først og fremmest for erhvervslivet, men samtidig en bedre komfort for den individuelle trafik i almindelighed og – hvad der er særdeles væsentligt – en betydelig reduktion i ulykkestal og dermed hospitalsudgifter, fordi motorveje har en sikkerhedsstandard, der er ca. 3 gange så stor som sikkerheden på det sekundære vejnet.

Med den væsentlige reduktion af motorvejsinvesteringerne, som nu har fundet sted, og som venstre tager et medansvar for, må vi konstatere, at vi nu kommer et godt stykke på den anden side århundredskiftet, inden den høje vejestandard opnås.

Det er på denne baggrund, at tanken om de såkaldte 2-sporede motortrafikveje er opstået. Disse veje har en sikkerhed, der ifølge teknikernes beregninger er næsten lige så høj som almindelige motorveje, og de kan etableres for et beløb, der er 20–30 pct. lavere end motorveje.

Ved sidste års hovedlandeveislov opnåede vi således ved denne vejtype en umiddelbar besparelse på over 400 mill. kr. med beslutning om anlæggelse af en del af den sønderjyske motorvej i 2 spor. Og så vidt vi dengang fik oplyst, ville nettobesparelsen, når den fulde udbygning havde fundet sted, også være af betydeligt omfang. Vi får i øjeblikket i trafikudvalget foretaget en fornyet undersøgelse af de grundlæggende beregningers holdbarhed. Ændrer denne undersøgelse ikke ved de hidtil kendte beregninger, kan venstre principielt tilslutte sig den nu foreslåede etapevis udbygning af den resterende del af motorvejene i Sønderjylland. Skulle undersøgelsen mod forventning give et andet resultat, bør både denne og tidligere beslutninger om 2-sporede anlæg tages op til fornyet overvejelse.

De foreslåede ændringer af klassificeringen i Århusområdet har vi ingen umiddelbare indvendinger imod, idet vi dog forudsætter, at disse ændringer ikke foruddiskonterer beslutninger om motorvejsanlægget øst og vest om Brabrand sø.

Hvad angår den foreslåede forlægning nord om Nakskov mener vi primært, der vil kunne spares en del værdifuld landbrugsjord ved en mere vestlig tilslutning til hovedlandevejen, men mener i øvrigt, at det under udvalgsarbejdet nærmere bør undersøges at lade forlægningen gå videre til den sydlige vejforbindelse mellem Nakskov og Rødbyhavn for herved at

sikre en bedre trafikfordeling og større besparelser på længere sigt ved at undgå en del ellers påkrævede vejforlægninger.

Med disse bemærkninger skal jeg tilsige en positiv udvalgsbehandling.

**Lowzow (KF):**

Jeg skal begynde med den mindre lovændring vedrørende vejændringen ved Århus. Den har vi ikke nogen bemærkninger til, den kan vi tilslutte os.

Vedrørende Nakskov vil vi gerne fra ministeren høre, hvilke andre forslag der har været, og hvilke forhandlinger der har været omkring det. Det er klart, der skal bygges noget, men vi er åbne over for at gøre det så lempeligt, som det kan gøres.

Det store spørgsmål i det her fremsatte lovforslag er jo spørgsmålet om de 2- og 4-sporede veje. Jeg må på mit partis vegne beklage, at vi stadig væk må arbejde med disse lovforslag, samtidig med at vi stiller spørgsmål, der griber dybt ind i denne beslutningsproces i udvalget, hvorpå svarene endnu ikke er nået frem. Vi har bl.a. stillet spørgsmål om, hvilke muligheder der er for at bygge 4-sporede motorveje af en ringere dimensionering med en mindre midterabat og reducerede sikkerhedsrabatter f. eks., der kan produceres til en helt anden pris end den, vi har arbejdet ud efter i beretningen om den trinvis udbygning af det lille H.

Det skulle være muligt at bygge dem i et prislag, der ligger meget nær det, det koster at bygge brede 2-sporede veje. Vi vil derved opnå en bedre afvikling af trafikken på et tidligere tidspunkt.

Der er også i hele den prognose, vi arbejder efter, ting, som man vurderer meget forskelligt. Ministeren har i sit bilag, der hos os hedder nr. 26, meddelt, at der i 1973 kom 51.300 nye biler. I 1974 kom der 11.100 – det var, da oliekrisen var på sit højeste. Derefter steg tallet i 1975 til 43.400 og i 1976 til 49.900. Det var altså næsten oppe på 1973-tallet igen allerede efter 2 år. I rapporten om trinvis udbygning af motorveje i det lille H opererer man med et tal for en tilvækst på kun 45.000 biler pr. år. Ministeriet oplyser, at hvis dette tal ikke holder, så bliver alle tallene forrykket med fra 1-5 år, og det bliver meget sandsynligt 5 år i mange tilfælde. Det vil sige, at i hvert fald strækningerne grænsen-Rise Hjarup, Skovby-Christiansfeld, Horsens-Nybro, Rønnede-Udby og flere andre så er meget tvivlsomme eller ret-

**[Lowzow.]**

tere uinteressante som 2-sporede set ud fra ønsket om en økonomisk besparelse.

Vi mener, det kan blive meget dyrt at udbygge med 2 spor ad gangen, i tilfælde af at disse tal vender, som jeg mener der er stor chance for at de gør. Hvis der ikke er bevilninger til stede, hvis der ikke er penge nok, kommer vi da til i stedet for at bygge kortere stykker 4-sporede veje efter vores mening og så acceptere den lidt længere udviklingstid. Men vi afventer altså stadig disse økonomiske tal for, hvad det kan bygges for, hvis vi blot skal have en separation af trafikken, der kører hver sin vej. Det er for os det altafgørende.

Vi har i udvalget fået oplyst, at der var flertal for 4-sporede veje i partierne, men at man på grund af augustforliget, indgået mellem andre end de i udvalget deltagende, havde bundet sig til at stemme for 2-sporede veje. Vi havde fået oplyst, at centrum-demokraterne og kristeligt folkeparti støttede os i ønsket om 4-sporede veje. Det vil altså sige, at vi nu på grund af et økonomisk forlig, som man ikke helt har kunnet sætte i forhold til det tekniske i denne lovgivning, får en vejløsning, som vi er et flertal i folketinget der faktisk ikke ønsker os.

Ydermere har vi fået meddelt officielt – det er ikke et referat fra udvalgsmøder, det er en politisk meddelelse – at kristeligt folkeparti forstår denne lovgivning således, at man skal fortsætte direkte med udbygning i 4 baner ved afslutningen af fuldendelsen.

Det vil sige, at man ikke tager hensyn til, at det er oplyst for os, at det er helt urentabelt at udføre denne udbygning i 2 baner, medmindre der går mindst 8 år, inden man udbygger til 4 – tyskerne opererer endda her med et tal på 15 år.

Hvis man er nødt til at gennemføre besparelser, ønsker vi at få forelagt et forslag, hvor man får en mulighed for at bedømme disse 2-sporede veje i forhold til en billig 4-sporet vej – altså en løsning, hvor trafikken er separeret. Det vil give en meget større mulighed for afvikling af trafikken, og det vil give en større færdselssikkerhed end de brede 2-sporede veje.

Det her sagte kan kun udlægges sådan, at vi er imod den løsning, der her er foreslået.

**Langsted (CD):**

Når vi skal diskutere dette lovforslag, så er det godt at vide, på hvilket grundlag vi fører

denne diskussion, eller kort sagt: hvad er det vi skal behandle? Jeg tænker her i første omgang på lovforslagets § 1.

I lovforslagets paragraffer er udtrykket »motorvej« anvendt. En motorvej er i princippet en facadeløs vej med mindst 2 kørebaner i hver retning adskilt af en midterrabat. Men så står det i bemærkningerne til lovforslaget om den pågældende strækning – jeg tænker her på strækningen mellem Skovby og Christiansfeld – at den tænkes udført som en bred 2-sporet facadeløs vej forbeholdt motortrafik. Denne vejstrækning tænkes altså udført ikke som en motorvej, som lovtæksten forudsætter, men som en motortrafikvej, som er noget helt andet. Jeg vil nærmest karakterisere det som en almindelig 2-sporet landevej forbeholdt motortrafik med få til- og frakørsler, dog i dette tilfælde uden niveauekryds.

Yderligere henvises der i bemærkningerne til, at denne udførelse sker i fortsættelse af og i lighed med strækningen Rise Hjarup-Skovby. Slår man efter i den dertil hørende lovtækt, så står der også, at der skal anlægges en motorvej, medens realiteten altså er ifølge bemærkningerne, at der udføres en motortrafikvej. Det synes jeg ikke kan være helt i overensstemmelse med lovens bogstav.

Måske ministeren vil forsøge at bringe orden i forholdene, så lov og virkelighed kan komme til at svare til hinanden.

Vi kan ikke tilslutte os ministerens fortolkninger. Lovteksten må være entydig og kan ikke fortolkes i bemærkningerne.

Dette at indføre motortrafikveje, altså en række brede hovedlandeveje, midtvejs på vore motorvejsstrækninger begrundes, som vi ved, dels med besparelshensyn, dels med en formindsket ulykkesrisiko, for ikke at tale om, at man har fundet frem til, at man i Tyskland påtænker op til 2.500 km nye motortrafikveje. Nu er Tyskland jo et stort land, hvor en sådan vejstrækning ikke kan imponere, men det kunne være morsomt at få at vide, om de i mange henseender praktiske tyskere også havde fundet på, om nogle få kilometer af disse mange skulle anvendes som korte forbindelsesveje mellem motorveje af betydelig længde; det tror jeg ikke på.

Endelig tillades der heller ikke på motortrafikveje den samme hastighed som på 4-sporede motorveje, og det er efter min mening noget meget væsentligt.

Vi har allerede haft mange diskussioner i

**[Langsted.]**

udvalget om selve problematikken motorveje kontra motortrafikveje, og jeg kan i den forbindelse fastslå, at CD i princippet går ind for, skal vi sige »rigtige« motorveje.

Beklageligvis, må jeg have lov til at sige, foreligger der i forbindelse med augustforliget en aftale om, at to vejstrækninger, nemlig Horsens-Skanderborg og Nr. Stenderup-Vejle, udføres som motortrafikveje som en foreløbig foranstaltning. Vi havde ærlig talt hellere set en færdiggørelse, men udskudt en kortere tid, sådan at der med det samme var udført en ordinær motorvej.

Jeg må dertil sige, også til hr. Dohrmann, at det ikke gælder motorvejen fra grænsen til Rise Hjarup, idet jeg ved, at hr. Jes Schmidt i sine forhandlinger i finansudvalget har fået gennemført, at denne vej fortsat udføres 4-sporet. I det hele taget har jeg også bragt i erfaring, at det er gennem finansloven, det nu vedtages, at der bygges 2-sporede veje på disse strækninger.

Hvad jeg indledningsvis har sagt om vor principielle stilling til motorvejene, gælder ubetinget om den nu aktuelle strækning, Skovby-Christiansfeld, hvor vi går ind for, at der straks udbygges en motorvej i 4 spor i overensstemmelse med lovtæksten. Vi føler, at denne indstilling tillige vil dække de berørte lokale myndigheders opfattelser.

Hvad angår § 2, vil vi gerne i princippet medvirke til, at der på den pågældende strækning forbi Nakskov etableres en motortrafikvej.

Vi vil i øvrigt gerne medvirke til fortsat grundig udvalgsbehandling, navnlig med hensyn til gennemgang af trafikgrundlaget og fremfor alt med hensyn til den fremtidige investeringsplan, som i redegørelsen – »det lille H« – virker noget urealistisk.

**Fuglsang (DKP):**

Det skal ikke være så forfærdelig meget.

Det er sådan set bemærkelsesværdigt, at mens jernbanedriften i en ældre periode af dette tings historie var noget af det, som i højeste grad kunne bringe sindene i bevægelse, synes dette nu at være blevet motorvejene. I øjeblikket drejer det sig – vel under indflydelse af de sparetider, vi befinder os i – om, at en hel del af de veje, som oprindeligt var planlagt som 4-sporede veje, nu skal forvandles til brede 2-

sporede veje. Jeg må erkende, at jeg med nogen interesse sidder og lytter til dem, som nu med så stor iver forsvarer den nye idé med de brede 2-sporede veje, og ret ofte griber mig i at tænke: hvor kan de mennesker med så gode argumenter for de 2-sporede veje nogen sinde have fået den vanvittige idé, at en motorvej også kunne være 4-sporet?

Vi for vores vedkommende mener, at de vejanlæg, som er planlagt, og som i mange tilfælde er ganske langt fremme med hensyn til ekspropriation, projektering osv., det vil i høj grad sige i det sydlige Jylland, som 4-sporede veje, også bør gennemføres som 4-sporede veje af mange, mange praktiske grunde. Når det er sagt, vil jeg gerne tilføje, at man nok fremover i meget høj grad bør være skeptisk over for planer om nye vejanlæg: tilstrækkelig store arealer af Danmarks jord bliver i forvejen cementeret.

**Niels Helveg Petersen (RV):**

Jeg vil benytte lejligheden til ikke at optage en diskussion om de meget omdiskuterede 2-sporede motortrafikveje på andre strækninger og om det foreliggende lovforslag sige, at det ikke er et lovforslag, vi ønsker at tage endelig stilling til ved denne lejlighed; den vil komme til at afhænge af de videre diskussioner om motorvejsanlæggene.

**Inge Krogh (KrF):**

Kristeligt folkeparti kan være enig i de klassificeringer og nedklassificeringer af de forskellige vejstrækninger, som omtales i det foreliggende lovforslag. Nøjere kan man vel behandle det i udvalget.

Det er fuldstændig rigtigt, som vist allerede er omtalt af en anden ordfører her, at kristeligt folkeparti principielt er indstillet på, at vi skal have 4-sporede motorveje. Vi mener, det er nødvendigt, at den stærkt trafikerede vej, som går fra Sønderjylland op igennem Jylland, er 4-sporet. I bemærkningerne til lovforslaget er den blevet til en motortrafikvej, der er 2-sporet, men der står, at den skal blive 4-sporet etapevis. Så er spørgsmålet: hvad mener man med etaper? Jeg skal indrømme, at mit parti har opfattet det, som om man umiddelbart, når man var færdig med den 2-sporede, ville bygge videre, så den blev 4-sporet. Vi har ikke på nogen måde regnet med et ophold mellem de to etaper på 8 år, 15 år eller noget lignende.

**[Inge Krogh.]**

Jeg ville gerne have ministerens kommentarer til dette.

**Alfred Hansen (DR):**

Vi har fra retsforbundets side ingen kommentarer til lovforslagets bestemmelser vedrørende landevejen nord for Nakskov, men derimod en del kommentarer til den planlagte vej mellem Skovby og Christiansfeld.

Jeg vil gerne spørge ministeren, om det er rigtigt, som man fik indtryk af, at der i august-forliget ligger en aftale, som forudsætter 2-sporede motortrafikveje fremover. Det forbavser mig noget, at hr. Niels Helveg Petersen ikke ville ind i en debat om det rigtige i 2- eller 4-sporede, det kunne måske bekræfte, at der netop har været en aftale om det blandt augustforligspartierne. Jeg håber at få denne formodning be- eller afkræftet.

Det er jo helt fantastisk, at man fra regeringens side nu ligesom prøver at komme med økonomiske bevæggrunde for at forlade de hidtidige planer om forsvarlige 4-sporede motorveje samtidig med, at man kan høre den socialdemokratiske ordfører for dette lovforslag fremføre sikkerhedsmæssige aspekter; man fornam næsten ikke, at der var økonomiske aspekter i det set ud fra socialdemokratiets ordførers synspunkt, her anlagde han helt andre betragtninger. Jeg vil gerne spørge: er det af økonomiske eller af sikkerhedsmæssige grunde, man ønsker disse ændringer?

Det ligger sådan, at der i det sønderjyske område jo ikke er tale om en trafik, der vil søge ind til byerne og områderne omkring disse veje, men hovedsagelig en transittransport, det er campingvogne, som enten kommer nordfra og skal sydpå, eller omvendt. Det er altså en trafik, som ikke ønsker at stoppe, men hurtigst muligt og mest sikkert at kunne komme igennem denne vejstrækning. Jeg synes, det bør gøre indtryk på ministeren og på de partier, som føler sig tiltalt af motortrafikvejen.

Endvidere mener jeg, det er uansvarligt over for de kommende generationer, at vi skubber disse store vejprojekter fra os, at vi ligesom vælter problemerne over til næste generation ved at sige, at vi hen ad vejen kan udbygge det til en 4-sporet, hvis det viser sig, at vi har penge til det, eller hvis det viser sig, at det er bedre.

Vi må tage en beslutning her og nu, og jeg vil gerne spørge ministeren, om det, man har

skrevet i visse dagblade i forbindelse med en sag, jeg rejste for en måneds tid siden om den fynske motorvej, er rigtigt, nemlig at vægtafgifterne for det kommende år vil indbringe 600-700 mill. kr. mere, end man har forudset i finansloven. I så tilfælde vil jeg foreslå ministeren, at man anvender en del af dette beløb til anlæg af veje, for hvad er mere naturligt, end at vægtafgiften bliver brugt til at lave forsvarlige vejanlæg for?

Endvidere vil jeg gerne lige spørge, hvilket indtryk de sønderjyske kommuners, inklusive sønderjyske amtskommuners, udtalelse om hurtig færdiggørelse af en 4-sporet motorvej har gjort på ministeren.

Endelig vil jeg lige til slut sige, at da vi jo ingen motortrafikveje har, er der altså ingen saglig begrundelse for at henvise til tal, der illustrerer noget som helst sikkerhedsmæssigt aspekt ved at prøve at sammenligne det sikkerhedsmæssige for 2-sporede motortrafikveje med 4-sporede motorveje; da vi ingen motortrafikveje har, kan man naturligvis ikke henvise til risikoen på disse veje.

**Glensgård (FP):**

Efter mødet i dag i trafikudvalget ligger det nu helt klart, at ministeren ikke ønsker en tilbagemelding fra trafikudvalget omkring problematikken de 2 kontra de 4 spor. Det har ellers været noget af et problem barn for trafikudvalget, idet trafikudvalget måske ikke var sindet at afgive en sådan meddelelse til ministeren. Men det forstår vi nu ministeren har afstået fra.

Ministeren meddelte den 4. marts 1977, at noget af det første, han foretog sig, efter at han var blevet udnævnt til trafikminister, var at tage beslutning om nedklassificering, eller hvad man nu skal kalde det, af to motorvejsstrækninger i Jylland. Vi havde ministeren i samråd i udvalget og spurgte, på hvilken baggrund denne beslutning var truffet. Vi havde et langt, udbytterigt samråd, som affødte en lang række spørgsmål til ministeriet. Hovedparten af disse spørgsmål er besvaret af ministeriet, og i dag står vi over for en ganske speciel problematik, nemlig at justitsministeriets lovkontor har udtalt sig således, at man må forstå, ministeren nu handler på en fuldt forsvarlig måde ud fra den betragtning, at et medlem af dette ting rejste en debat om de 2-sporede motorveje i forbindelse med finanslovens vedtagelse. Fordi der var denne debat ved tredje

### [Glensgård.]

behandling af finansloven, har ministeren handlet korrekt, sådan må svaret fra lovkontoret forstås.

Men da vi jo ikke skal tage debatten om de 2 og de 4 spor her, vil jeg bede ministeren allerede nu bekræfte, at de beslutninger, der ellers har været taget på vejområdet om 2 spor, altid i finanslovens anmærkninger er noteret således, at de og de strækninger udføres i første etape i 2 spor. Jeg vil også bede ministeren bekræfte, at der i finansloven og finanslovens anmærkninger intet står om en ændret udførelse af strækningen Nørre Stenderup-Vejle syd, og Horsens-Nybro. Jeg vil godt sammenholde disse to strækninger med den nordlige motorvejsstrækning nord for grænsen og bede ministeren bekræfte, at samme anmærkninger er anvendt om denne strækning. At det så lykkedes et medlem af tinget at overtale finansministeren til at udføre denne strækning i 4 spor under debatten om augustforliget er en anden sag. Men anmærkningerne til finansloven angiver intet om – og det vil jeg gerne bede ministeren bekræfte – at de to nævnte vejstrækninger skal udføres i første etape som 2-sporede. I øvrigt vil jeg allerede nu sige, at selv om ministeren ikke ønsker at få sagen til debat i salen, kunne jeg forestille mig, der var andre, der kunne tænke sig det.

### Ministeren for offentlige arbejder (*Kjeld Olsen*):

Det er lige ejendommeligt, hver gang jeg hører repræsentanter for fremskridtspartiet diskutere dette spørgsmål. Jeg har lyttet adskillige gange til hr. Glensgård, og almindeligvis får man indtryk af, at hr. Glensgård er en ivrig forkæmper for 4-sporede motorveje og en lige så stærk modstander af 2-sporede motorveje, hvilket fremgår af læserbreve, hvor folk har fået den opfattelse; det er jo ganske snedigt gjort af en politiker. Derfor glædede det mig, at det denne gang var hr. Dohrmann, der var ordfører for fremskridtspartiet, for her manglede jo ikke nogen klarhed. Hr. Dohrmann sagde ligeud, at man var modstander af 2-sporede veje, hvoraf jeg modsætningsvis må slutte, at man er tilhænger af 4-sporede.

Så bliver jeg nødt til at gentage, hvad jeg sagde, da vi behandlede finanslovsforslaget. Dengang sagde jeg til hr. Glensgård, at hvis man havde fulgt fremskridtspartiets besparelser i den finanslov, der nu er trådt i kraft, vil-

le der ikke have været 1 kr. til at bygge 1 m vej, og mange af de vejbyggerier, der er i gang, måtte ganske simpelt sættes i stå. Jeg har ikke hørt repræsentanter for fremskridtspartiet anfægte, at det ville være konsekvensen. Hvis man ønsker at anfægte det, er jeg meget interesseret i at høre det.

Jeg vil gerne sige tak til hr. Svend Erik Hovmand, for jeg finder, at hans bemærkninger om det nødvendige, der måtte gøres, stod i et noget bedre forhold til de økonomiske realiteter end visse andre af ordførernes. Jeg vil til hr. Svend Erik Hovmand sige, at når det drejer sig om linjeføringen nord for Naksøv – og det var andre ordførere også inde på – er vi naturligvis parat til at komme med alle mulige oplysninger. Jeg har allerede fået henvendelser; jeg ved også, at medlemmer af trafikudvalget har fået henvendelser fra folk, som har fundet bedre løsninger, og som altid i disse tilfælde skal vi have en fordomsfri drøftelse deraf.

Nedklassificeringen ved Århus er uafhængig af det problem, der hedder øst-vest om Brand Sø.

Så vil jeg sige til hr. Lowzow, at jeg beklager, det ikke har været muligt at få alle svar hurtigt nok frem i udvalget, men jeg kan love for – og jeg synes faktisk også, at hr. Lowzow må erkende det – at der har været pres på, når det drejer sig om de vejspørgsmål, der har været stillet. Der er ikke tale om manglende vilje, men jeg kan da umiddelbart sige, at et så kompliceret – for det er det – og generelt spørgsmål som at bygge veje af en ringere kvalitet for dermed at kunne få dem 4-sporede i samme længde fra starten er noget, man ikke bare springer til.

Vi har jo tidligere diskuteret dette med prognoserne, og der er ingen af os, der kan sige, hvem der får ret. Det er vejdirektoratet, der om jeg så må sige er kommet med begge bud, men vejdirektoratet henholder sig altså i dag til nettotilvæksten på de ca. 40.000 og ikke de 58.000.

Sikkerheden har også været bragt ind i denne debat af flere ordførere, både ordførerne for retsforbundet og hr. Lowzow. Jeg bliver nødt til at gentage et argument, jeg ofte har fremført, nemlig at man i hvert fald ikke kan sige, at det sikkerhedsmæssige kan være det helt afgørende for at bygge 4-sporede veje. Jeg går ud fra, at man stadig væk genkalder sig adskillige debatter, hvor kravet om at spare har

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

lydt fra akkurat de samme partier, som her har talt om 4-sporede veje. Jeg går ud fra, at almindelig logik må fortælle os, at det, der kan blive det fælles udgangspunkt, er, at der af samfundsøkonomien kan afses så og så meget til vejbyggeriet, hvorefter spørgsmålet er, hvordan vi bedst kan anvende de nedskårne beløb, vi har til at bygge veje for: skal vi bygge dem 4-sporede og altså kortere strækninger, eller skal vi bygge brede 2-sporede motortrafikveje og altså bygge længere strækninger? Hr. Alfred Hansen tager fuldstændig fejl, hvis han tror, at man ikke, fordi der endnu ikke eksisterer en sådan bred 2-sporet motortrafikvej i Danmark, kan henvise til ulykkesstatistikker. Der kan indhentes adskillige erfaringer, og der er foretaget mange beregninger, men man får indtryk af, at de af trafikudvalgets medlemmer, der har haft lejlighed til at sidde i trafikudvalget igennem længere tid, anfægter disse statistikker og de beregninger, som vejdirektoratet er kommet frem med, men de fortæller meget entydigt – og lad det også været et svar til fru Inge Krogh – at man får mere trafikikkerhed pr. investeret krone, hvis man anlægger vejene som en bred 2-sporet vej, fordi der bliver mindre tilbage af den gamle og meget farlige vej.

Til hr. Langsted vil jeg sige, at jeg forstår, det er et principielt spørgsmål, der bliver rejst, dette, at man i § 1 i lovforslaget taler om en motorvejsstrækning – og en motorvej er jo altså 4-sporet – medens jeg i bemærkningerne til lovforslaget siger, at vi starter med de to spor. Det, som stadig væk er sigtet med lovforslaget, er naturligvis det, der står i § 1. Der er tale om en etapevis udbygning af en 4-sporet motorvej, men fordi økonomien er så stram, bliver det altså strakt tidsmæssigt på den måde, som det er antydnet i bemærkningerne. § 1 gælder altså stadig væk, og det var jo akkurat den samme tankegang, der lå bag andre ændringer, hvor man oprindeligt havde talt om 4 spor.

Endelig stillede hr. Alfred Hansen forskellige spørgsmål, og lad mig svare kort på dem. Der foreligger kun aftale om det, som allerede har været diskuteret bl. a. i trafikudvalget – og når jeg siger aftale, mener jeg aftale imellem augustforligspartierne – og det vil sige, der er ikke tale om en principtilslutning til dette med de 2-sporede. Det er op til de enkelte partier,

idet jeg naturligvis har mit håb om, at de yderligere diskussioner og udveksling af synspunkter, vi skal have i trafikudvalget, vil gøre det klart, at der faktisk ligger en ganske god filosofi bag det, som jeg vil tillade mig lidt prætentivt at kalde for nytænkning. Det er rigtigt, det er omstændighederne, der har tvunget os ind på det. Det er en skral økonomi, der har gjort, at man måtte tænke i andre baner. Havde vi haft muligheden som i de glade 1960'erne og i begyndelsen af 1970'erne for at fare lige løs på de 4-sporede, ville det naturligvis være det bedste. Men vi har ikke de glade 1960'ere længere, og jeg synes, der er grund til at lytte til, hvad den socialdemokratiske ordfører sagde, nemlig: hvad ved vi om situationen om 15 år, hvad ved vi om hele energiproblemet med hensyn til brændstof og dermed behovet for veje? Det afgørende er, at vi indretter os på en så smidig måde, at vi kan tilpasse os den kapacitet, som kommer.

Jeg synes, at hr. Alfred Hansen har det med at stille spørgsmål til mig, som egentlig skulle være stillet til ministeren for skatter og afgifter, men jeg skal da gerne bringe også dette videre og høre, om han har fået 600–700 mill. kr. mere ind på vægtafgifterne. Hvis dette skulle være tilfældet, tror jeg godt, jeg i hvert fald på regeringens vegne kan sige, at skal man prioritere de investeringer, som ligger, er jeg ikke sikker på, det at fare løs på Fyn står øverst på listen.

Hr. Glensgård kom igen ind på mere statsretlige problemer. Det er rigtigt, at der nu er tilgået trafikudvalget et responsum, som justitsministeriets lovkontor har udarbejdet, og at det har en følgeskrivelse, som jeg har underskrevet, og hvori jeg konstaterer, at sagen med dette responsum i og for sig er afklaret. Man kan kun fortolke dette responsum på én måde, nemlig at skulle man forestille sig – og det er meget teoretisk – at jeg ligesom lagde op til, at nu skal der bygges 4-sporet på de to strækninger, vi diskuterede, ville jeg i virkeligheden begå lovbrud. Jeg vil gerne sige tak til hr. Glensgård, for hr. Glensgård har ret i, at det var hr. Glensgård, der bestilte det responsum fra justitsministeriets lovkontor. Hr. Glensgård har heller ikke uret i, at det har noget at gøre med finanslovsdebatten – det er jo også anført i dette responsum fra justitsministeriet – hvor hr. Glensgård rejste det spørgsmål, som gav anledning til debat.



### [Ministeren for offentlige arbejder.]

Jeg vil godt sige, selv om det jo er stof, der henhører under finansministeren, at det er og bør være almindelig praksis, at der på de forskellige konti i finanslovsforslaget står de anmærkninger, som er nødvendige, herunder hvad det egentlig er, det drejer sig om. Og så vidt jeg er orienteret, har det ikke stået på en sådan måde i forbindelse med dette finanslovsforslag, at det kunne læses meget tydeligt, og det har at gøre med det vældige tidspres, der var over hele arbejdet herinde, hvor man jo efter valget skulle have en finanslov halet hjem. Men jeg kan altså svare, at det naturligvis må være sådan, at man ud af et finanslovsforslag kan læse, hvad de enkelte poster drejer sig om.

### Dohrmann (FP):

Jeg må konstatere, at augustforligspartiernes repræsentanter ikke har den samme store lyst til at tale om motorveje, som de havde før det sidste valg. Jeg vil også gerne sige til ministeren, at man vel har lov til at formode, at ministeren også før han blev minister har interesseret sig en smule for trafikforhold og derfor ikke behøver sådan at fremstille sig som særlig uvidende om, hvorledes fremskridtspartiets stilling var til 2- kontra 4-sporede veje: den fremgik ganske klart af afstemningen vedrørende strækningen Rise Hjarup – Skovby. Jeg erindrer i hvert fald tydeligt at samtlige socialdemokratiske medlemmer gik ind for den 2-sporede løsning.

Men der er en anden ting, jeg synes folkettingen har krav på at få klarhed over, og det er, hvorvidt augustforligspartierne er bundet, hvis – og jeg skal ikke antyde, at der kommer et sådant ændringsforslag – der kommer et ændringsforslag fra et af partierne uden for forliget om en 4-sporet vej fra Skovby til Christiansfeld. Er partierne i så fald frit stillet til at stemme for dette forslag? Jeg spørger, fordi jeg synes, man kan komme i tvivl både når man hører centrum-demokraternes ordfører og fru Inge Krogh fra kristeligt folkeparti. Fru Inge Krogh siger, at principielt er hendes parti indstillet på at anlægge 4-sporede veje, men samtidig er fru Inge Krogh og hendes parti med til at forhindre, at vi anlægger 4-sporede veje. Så nævner fru Inge Krogh, at hun forestiller sig noget i retning af, at der ingen ophold skal være mellem de to etaper. Skal det forstås på den måde, at hun mener man først

kører de to veje igennem og så begynder nede fra den anden ende igen og anlægger de to sidste? Eller hvad er det, fru Inge Krogh mener, og hvad er det i det hele taget, forligspartierne mener? Jeg mener, folketinget har krav på at få det at vide.

### Lowzow (KF):

Ministeren sagde i sit svar, at de, der har talt for 4-sporede veje, er de samme, som dem der har talt om besparelser tidligere. Ja, det er ganske rigtigt, og det står vi meget kraftigt ved. Men jeg håber også, ministeren bemærkede, at jeg sagde, vi var villige til eventuelt at bygge den kortere længde i 4 spor, hvis ikke bevillingerne var til stede, men at jeg samtidig havde håbet om, at der kom en besvarelse fra ministeren eller fra ministeriet. Jeg lagde også mærke til, at ministeren ikke benægtede, at det kunne blive et svar, som var på linje med det, jeg tror, nemlig at man, hvis man bygger motorveje af ca. samme standard som dem, vi kender i dag, det, vi kalder de gamle 4-sporede, med mindre rabat imellem vejbanerne, eventuelt kun en adskillelse, og mindre bredde, får en udgift, som ligger meget nær det, det vil koste at udbygge dem på den måde, der her er foreslået. Jeg har tidligere under forhandlingerne sagt, at der også er noget principielt i, at vi ønsker det, vi i udvalget kalder det lave H udbygget, således at vi fortsætter en plan, som er lagt, i stedet for at blive ved med at ændre planerne hele tiden.

Ministerens nytænkning bliver jo, hvis min vurdering af de tal, der er lagt frem til os fra ministeriet, er den rigtige, altså at man følger den høje udviklingskæde, en dyr nytænkning, for så er der jo ingen besparelse. Det uddrager jeg af ministerens besvarelser her.

Ydermere fik vi jo at vide i samrådet med Vejle amtsråd, at der var 12 ulykker pr. 100 millioner vejkilometer på 2 spor og 8 ulykker på 4 spor. Men dette, at skaderne på de 2-sporede var alvorligere end på de 4-sporede, blev omregnet således, at uheldsomfanget er 65 pct. større på 2-sporede end på 4-sporede. Det synes jeg er noget, man bør tage med ind i det, og det er ikke over for udvalget afkræftet på noget tidspunkt.

Jeg vil også lige til sidst bede ministeren bekræfte, at hvis man gør det, som det lader til der er optræk til efter udtalelser fra nogle af augustforligspartierne, nemlig at man først bygger en bred 2-sporet motortrafikvej og

**[Lowzow.]**

umiddelbart efter udbygger til 4-sporet vej, er det den dyreste af nogen af løsningerne.

**Langsted (CD):**

Jeg vil lige gøre nogle bemærkninger til hr. Dohrmann vedrørende spørgsmålet om augustforliget. Det er klart, at der er indgået visse besparelsaftaler i augustforliget. Hvad angår vejbygninger, er det bundfældet i finansloven, som er vedtaget her i tinget for en lille måneds tid siden, at de to vejstrækninger, der er tale om i den mellemste del af Jylland, skal udføres som brede 2-sporede veje, og finansloven går så vidt vi ved, foran alle andre love.

Med hensyn til den konkrete strækning, som er omhandlet i dette lovforslag, Skovby-Christiansfeld, ser jeg intet som helst til hinder for, at der kan stilles ændringsforslag, men jeg ved ikke, hvorfor der skal stilles ændringsforslag, for der står motorvej i loven, og vi kan bare forsøge at få opfyldt, at der bliver bygget en motorvej, altså en 4-sporet vej, 2 spor i hver retning.

Ministeren sagde noget om at tilpasse sig. Ja men hvordan skal dog trafikken tilpasse sig fra en 4-sporet vej til en 2-sporet vej? Det er meget svært, vi ved det fra Sydslesvig.

**Alfred Hansen (DR):**

I bemærkningerne til dette lovforslag står der at Sønderjyllands amtsråd ønsker en 4-sporet motorvej, og at Vojens kommunalbestyrelse ønsker en 4-sporet motorvej, medens Christiansfeld kommunes udtalelse endnu ikke foreligger. Jeg vil gerne spørge ministeren, om Christiansfeld kommune har sendt en udtalelse, siden dette lovforslag blev trykt. Jeg synes stadig væk, at disse lokale områders udtalelser bør veje tungt også i denne sag.

Det lød næsten af ministerens svar til mig, som om det var mig, der var helt gal på den, når jeg gerne ville have at vide, hvor man har foretaget disse undersøgelser af motortrafikveje, som postuleres vil give færre ulykker end motorvejene. Det er da klart, at det må være i Danmark, man foretager disse undersøgelser, for at man kan sammenligne de eksisterende vejstrækninger. Man må på den ene side måle, hvor stor trafiktætheden er på en motorvej, hvor stor den er på en motortrafikvej, og med hvilken hastighed der er kørt; det må naturligvis inkorporeres i beregningerne før man fin-

der frem til ulykkestallene. Jeg vil gerne spørge ministeren, hvilken maksimalhastighed der skal være på motortrafikveje, skal det være 90 km/t, eller vil man undtagelsesvis sætte den op til 110 km/t?

Jeg kan forstå, at ministeren i og for sig finder det passende, at vægtafgiften skal være et skatteobjekt, alt efter hvilke behov staten har for at inddrive penge. Vi mener i retsforbundet, at den afgift, som bilisterne svarer, skal komme bilisterne til gode bl. a. ved forsvarlige vejanlæg men jeg kan nu forstå, man mener, der her er et godt skatteobjekt, på hvis skrue man kan dreje ubegrænset. Vi havde for en måneds tid siden til drøftelse her i tinget – og desværre til vedtagelse – en bevilling på ca. 400 mill. kr. til energibesparende foranstaltninger. Jeg finder ikke, at det er en naturlig offentlig opgave, at man betaler befolkningens nye køkkeninventar og termoruder m. v.

**Formanden:**

Det hører ikke dette forslag til.

**Alfred Hansen (DR):**

Men jeg mener, det vil være en naturlig opgave at bruge nogle af disse penge til et forsvarligt vejanlæg.

**Glensgård (FP):**

Nu kunne jeg have have lyst til at bruge så stærke udtryk, at folketingets formand ville nedlægge forbud, så derfor skal jeg undlade det. Ministeren sagde, at så vidt han var orienteret, stod der ikke noget om det i finansloven. At tænke sig, at en minister med et bestemt ressortområde ikke er klar over, hvad der står i anmærkningerne til finansloven – det er dog groft. Men jeg kan såmænd fortælle ministeren, at man såmænd heller ikke var klar over det i ministeriet, det er måske en trøst.

Ministeren nævnte, at der skulle have været et eller andet læserbrev, som indeholdt en eller anden tilkendegivelse af, at jeg skulle have sagt noget om, at vi skal have 4 spor. Nu afgør jeg jo ikke, hvad folk vil skrive, men jeg er da sikker på, at den pågældende mand vil stå ved sit læserbrev efter at have hørt ministerens tale i folketinget i dag.

Ministeren sagde nemlig bl. a., at det ikke af sikkerhedsmæssige grunde ville være nogen særlig god idé at kræve 4 spor. Ministeren har hidtil sagt, at de 2 spor var begrundet i særlig

**[Glensgård.]**

gode oplysninger, man havde fra Sverige. Vi har så spurgt om, hvad det var for oplysninger, og svarene er nu kommet. Antallet af personskader er steget med 25 pct. på en motortrafikvej i forhold til en motorvej. Antallet af trafikdræbte er steget med 50 pct. på en motortrafikvej i forhold til en motorvej. Er det de gode erfaringer, ministeren bygger på?

Så vil jeg gerne stille ministeren et konkret spørgsmål. Ministeren sagde selv, at § 1 i lovforslaget selvfølgelig drejede sig om 4 spor, men at han i bemærkningerne havde skrevet, at de i første omgang skulle udbygges som 2 spor. Hvis nu det samme sker, som skete, dengang socialdemokratiets ordfører hed hr. Otto Mørch, hvor man udtalte, at udvalget var uenigt med ministeren i de 2 spor og krævede 4 spor med det samme, og ministeren tiltræder dette, mener ministeren da, at ministeren har beføjelse til at omgå en sådan afgørelse i folketinget? Det er nemlig det, der er sket med strækningen Nørre Stenderup-Vejle syd. Der kom ministeren også med et forslag, som sagde: først 2 spor og derefter 2 spor til, i alt 4 spor. Så sagde udvalget: det vil vi ikke finde os i: 4 spor med det samme. Det er det, ministeren har omgjort. Jeg vil altså bede ministeren svare helt konkret: hvis der findes et flertal i udvalget i dag, som ikke vil acceptere udbygningen i to etaper, vil ministeren så acceptere dette, og vil ministeren også garantere os for, at der ikke sker en administrativ ændring af en sådan lovmæssig beslutning?

**Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):**

Jeg må allerførst lige gøre en undskyldning til fru Inge Krogh, fordi jeg glemte at svare på et spørgsmål, hun stillede. Spørgsmålet gik ud på, i hvilken takt man skal udbygge fra 2- til 4-sporede veje. Svaret er, at det afhænger fuldstændig af, hvordan det kommer til at ligge med kapaciteten. Meningen er, i det øjeblik man kan konstatere, at det nu rækker henimod den kapacitet af biler, som er i overensstemmelse med 4-sporede, indgår det i den planlægning, der skal finde sted.

Hr. Lowzow talte både om dette med helere at bygge kortere 4-sporede og om trafik-sikkerhed. Dertil bliver jeg nødt til at sige, at man får den dårligste trafiksikkerhed, hvis man bygger kortere strækninger med 4-sporede og altså har den længere gamle del tilbage.

Hr. Lowzow ryster på hovedet, hvilket egentlig ryster mig en smule, for hr. Lowzow er medlem af trafikudvalget, og hr. Lowzow har som medlem af trafikudvalget modtaget materiale, der til fulde underbygger det, jeg har sagt her; jeg er meget villig til over for hr. Lowzow at fremsende, hvad der ellers måtte være ønskeligt i den retning.

Hr. Lowzow siger, at der er tale om så og så mange procent større trafikussikkerhed på en 2-sporet end på en 4-sporet. Ja, det er rigtigt. Vi har jo også tal i materialet, der siger, at antallet af personskadeuheld pr. 100 millioner vognkilometer er 8 på 4-sporede motorveje, 12 på de brede 2-sporede og ikke er mindre end 32 på eksisterende veje. Det er derfor, det trækker sikkerheden nedad, hvis man fulgte det, som hr. Lowzow er indstillet på.

Hr. Alfred Hansen mener, at det er meget tungtvejende, når man fra Sønderjyllands kommuner siger, at de mener, det bør være 4-sporede. Hvis det skal være tungtvejende, hvad lokale repræsentanter siger, kan jeg bare nævne, hvad jeg har hørt hr. Alfred Hansen sige for Fyns vedkommende, når det drejer sig om 4 stationer, som vi var tvunget til at nedlægge, og når det drejer sig om det problem, vi her diskuterer. Så vil man vist hurtigt finde ud af, at hvis dette land skulle administreres og ledes efter, hvad man siger lokalt, ville den finanslov, vi har vedtaget, være alt, alt for lille, for ikke at sige, at det er ganske urealistisk. Man skal modtage argumenterne fra lokalt hold. Man skal diskutere med kommunerne og selv argumentere for det, man står for, men jeg kan ikke se, at de lokale argumenter er mere tungtvejende end så mange andre.

Hvad angår det med ulykkesstatistikken, vil jeg meget gerne i udvalget redegøre nærmere for det. Jeg kan hente materiale fra vejdirektoratet, der kan fortælle noget om den viden-skab, var jeg lige ved at sige, der efterhånden er udviklet, når det drejer sig om at udarbejde sådanne statistikker.

Hvad hastigheden angår, vil jeg sige, at det er justitsministeriet, der har den afdeling, men alt tyder på, at der skal være en maksimalhastighed på 90 km/t på de brede 2-sporede motortrafikveje.

(Kort bemærkning):

**Lowzow (KF):**

Jeg havde håbet, det ikke var nødvendigt at

**[Lowzow.]**

komme herop igen, men man skal øjensynlig efterhånden være meget hård og arrogant i diskussionen i trafikdebatten.

Jeg sagde, at uheldsomfanget er 65 pct. større på 2-sporede end på 4-sporede. Det har ikke noget med de 8 og de 12 at gøre. Det er en oplysning, vi har fået fra teknikerne fra Vejle amt, som ikke er afkræftet i udvalget.

Desuden sagde jeg, og ministeren har ikke afkræftet det, at jeg forventede et svar fra teknikerne, der ville vise, at man sandsynligvis kunne bygge 4-sporede motorveje med en lidt anden dimensionering for næsten de samme penge, således at forskellen ville være meget, meget lille i forhold til at bygge motortrafikveje. Jeg synes ikke, der er grund til at tage det op i den form, ministeren gjorde.

(Kort bemærkning):

**Otto Mørch (S):**

Hr. Glensgård har naturligvis lov til at inddrage mine tidligere ordførertaler i debatten, og hvad jeg sagde dengang, står jeg ved, også de konsekvenser, det lovforslag fik. Men så vil jeg også gerne sige, at jeg er helt enig med ministeren i de synspunkter, han har gjort gældende på baggrund af den nuværende situation i henseende til energi og økonomi.

Jeg er også enig med ministeren i, at hr. Glensgårds udtalelser er noget – hvordan skal jeg udtrykke det? – tvetvunget tale. Alle erindrer jo, at hr. Glensgård stemte for 2-sporede veje i det sønderjyske område, og det skal ikke undre mig, om noget tilsvarende vil gøre sig gældende i den aktuelle situation.

(Kort bemærkning):

**Glensgård (FP):**

Det ser ud, som om forligspartierne godt kunne bruge et par stemmer. Jeg har udtrykkelig sagt – og det vil jeg gerne gentage, så hr. Otto Mørch nu kan høre det og få det skrevet og få det læst ved anden lejlighed – at jeg ikke har afvist ministeren med hensyn til de 2 spor i de nævnte strækninger, men jeg siger, det er et lovgivningsanliggende.

Hr. Otto Mørch har været socialdemokratiets ordfører vedrørende en lovgivning, hvor man udtrykkelig sagde, at vejene skulle udføres i 4 spor med det samme. Hvis denne beslutning skal ændres, er det folketinget, der skal gøre det. Jeg vil tillade mig at betragte ministerens manglende svar som en bekræftelse

på, at vi ikke fremover får nogen administrative ændringer af ting, der er et lovgivningsanliggende. Ministeren svarede ikke – det er måske den arrogante holdning, der kommer til udtryk – men jeg tager altså ministerens manglende svar som udtryk for, at ministeren godt er klar over, at han fremover ikke blot kan ændre nogle bemærkninger, fordi det nu passer ind i ministeriets betragtninger.

(Kort bemærkning).

**Alfred Hansen (DR):**

Jeg takker ministeren for tilsagnet om en sandsynlig maksimumgrænse på 90 km/t på de såkaldte motortrafikveje. Jeg må derfor konstatere, at en sådan vej fremover bør betragtes som en god gammel dansk landevej, der ikke fortjener at blive kombineret med noget, som kan kaldes motorvej.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages kl. 19.15.

Mødet udsat kl. 17.44.

Mødet genoptaget kl. 19.15.

Den næste sag på dagsordenen var:  
*Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om elektriske stærkstrømsanlæg.*  
(Lovforslag nr. L 90. Fremsat 15/3 77).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Henning Jensen (S):**

Forslaget er en genfremsættelse, og da mit partis ordfører, hr. Erik Holst, ikke kan være til stede, skal jeg kort anbefale lovforslaget under henvisning til de bemærkninger, hr. Erik Holst gjorde den 12. januar 1977. Jeg skal hen-