

**Maisted (FP):**

Vil grønlandsministeren bekræfte, at de samme problemer, som er opridset i lovforslag nr. L 138, kunne være løst ved hjælp af lov om tilskud til Grønlands landsråd og de grønlandske kommuner?

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

**Anden næstformand (Erlendsson):**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.*

(Lovforslag nr. L 89. Fremsat 15/3 77. Første behandling 26/4 77. Betænkning 20/5 77).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

**Normann Andersen (S):**

Egentlig skulle det ikke være nødvendigt at sige så forfærdelig mange ord om dette lovforslag, idet et stort flertal går ind for lovforslaget, som det er fremsat, men som jeg selv gav udtryk for ved første behandling, så var det nok ikke så meget lovforslaget som sådant, der skulle diskuteres, men mere vejenes beskaffenhed, de 4-sporede eller de 2-sporede, eller hvad man nu kunne hitte ud af. Der er da også sket en hel del hen ad vejen ved det mellemliggende udvalgsarbejde, der har været udført, og man har efterhånden fundet frem til, at det i og for sig ikke skulle være nogen af delene. Det sluttede med at blive en 26 m bred – man kan godt sige standardmotorvej.

Det var måske ikke lige netop det, vi havde tænkt på i starten, men når man ser resultatet her, så synes jeg, det er et acceptabelt resultat, man har fundet frem til. Der er i hvert fald det positive deri, at for det første er der et stort flertal bag, og for det andet kan man måske fremover i en lang årrække undgå diskussionerne om, hvilke vejanlæg vi skal anskaffe os, når nye veje skal bygges.

Det er i og for sig det, jeg har tænkt mig at sige om sagen og så kun anbefale lovforslaget til vedtagelse ved tredje behandling. Jeg er klar over, at der bag efter mig vil komme en række ordførere, som nok hver især synes, at nu skal netop de have æren af det, der er foretaget i udvalget. Den diskussion vil jeg undlade at gå ind i, men kun kort fastslå, at nu bliver loven gennemført. Det er vi tilfreds med. Om det så er den ene eller den anden, der skal have mere eller mindre af æren, det må være sagen uvedkommende.

**Dohrmann (FP):**

Det, at et flertal i udvalget om offentlige arbejder tvang ministeren til at ændre indstilling med hensyn til 2- eller 4-sporede veje, er en af de bedste ting, jeg har været med til at opleve herinde på Christiansborg.

Vi er mange herinde, som har haft den opfattelse, at regeringens planer om at anlægge 2-sporede veje var helt ved siden af og kunne være blevet en af de største skandaler i nyere tid.

Udvalgsarbejdet har været temmelig trevent, forstået på den måde, at hvert eneste svar på de spørgsmål, der blev stillet, var omgivet af et tågesløv. Jeg skal under ingen omstændigheder bebrejde nogen teknikere eller embedsmænd, at de er loyale, men af de svar, vi har fået, har jeg fået den opfattelse, at ministeren har nogle sympatisører ovre i ministeriet for sin smal-sporede eller rettere 2-sporede løsning.

Det hele var meget forvirrende. Først fik vi at vide, at f. eks. broerne skulle udbygges til fuld bredde, altså 4-sporede. Derefter fik vi at vide, at nu skulle de være 2-sporede. Pludselig kunne man i aviserne læse, at strækningen fra grænsen til Rise-Hjarup skulle være 2-sporet. Et par dage efter kunne man læse det modsatte. Vi har kun pressen og i særdeleshed den jyske presse at sige tak for, at det hele er endt så fornuftigt, som det nu er.

Men for at stadfæste beslutningen og forhindre, at en minister eller nogen tilfældige forligs-

**[Dohrmann.]**

partier igen skal ændre afgørelsen fra 4 til 2 spor, har fremskridtspartiet stillet et ændringsforslag, hvorefter der kommer til at stå i lovteksten, at motorvejene anlægges med en 26 meters tværprofil, altså 4-sporede trafiksikre motorveje og ikke farlige almindelige landeveje. Jeg håber, at et flertal vil støtte det stillede ændringsforslag, således at hverken ministeren eller forlagsmagere administrativt kan ændre beslutningen.

Jeg er ganske enig med den sidste taler i, at ingen skal prøve på at tage æren for det her. Det er et enigt udvalg, der nu går ind for de 4-sporede veje, og jeg vil også gerne benytte lejligheden til at sige tak til dem, der stemte os ned sidste år, da vi stemte for en dyr 4-spo- ret løsning.

**Svend Erik Hovmand (V):**

Denne behandling betegner afslutningen på et meget omfattende udvalgsarbejde. Vi er nu nået til vejs ende, og jeg er glad ved, at et stort set enigt folketing nu tilslutter sig princippet om 4-sporede motorvejsanlæg.

Jeg vil gerne sige, at hele debatten omkring dette lovforslag nr. L 89 jo tog sit udgangspunkt i den beslutning, der blev truffet i fjor om at anlægge nogle strækninger som brede 2-sporede anlæg. Jeg gjorde i forbindelse med førstebehandlingen af lovforslag nr. L 89 meget klart opmærksom på, at vi fra venstres side var parat til i lyset af de nye tal, der var kommet frem, at foretage en nyvurdering af hele det principielle spørgsmål. Vi opstillede kun én forudsætning – det vil man kunne se ved at slå tilbage i referaterne fra første behandling – og det var, at hvis vi gik væk fra princippet om de brede 2-sporede motorveje, så måtte forudsætningen være, at de anlæg og de veje, der tidligere var truffet beslutning om i en række amter her i landet, også blev ændret i overensstemmelse med det nye princip.

Vi er nu som sagt nået til vejs ende i diskussionen, og der er bred enighed i dette ting om, at fremtidige motorvejsanlæg – og det gælder altså også de hidtidige beslutninger om 2-sporede anlæg – skal anlægges i 4-sporede profiler.

Jeg er glad for denne udgang af diskussionen og håber dermed, som også hr. Normann Andersen har givet udtryk for det, at vores vejpolitik i fremtiden på dette område ligger mere fast og mere stabilt, end tilfældet har været hidtil.

Jeg skal gøre opmærksom på, at vi med hensyn til § 2 i lovforslaget, som drejer sig om en vejforlægning ved Nakskov, gerne havde set et andet anlæg, gerne havde set et anlæg, som ud fra en samfundsøkonomisk vurdering efter vores opfattelse ville betyde besparelser både i penge og i jordforbrug. Desværre har det ikke været muligt at opnå den nødvendige tilslutning til en sådan ændring i udvalget. Dertil kommer, at ministeren har kunnet oplyse os om, at denne problemstilling ikke har været tilstrækkeligt undersøgt af ministeriets embedsmænd forud for lovforslagets udarbejdelse. Jeg vil derfor på denne baggrund opfordre ministeren til endnu en gang at overveje dette spørgsmål, optage forhandlinger med lokale myndigheder, optage forhandlinger med lokale organisationer for derigennem at undersøge den mulighed, som vi har påpeget.

Spørgsmålet om Århusforlægningen har jeg ingen bemærkninger til.

Jeg vil gerne slutte med endnu en gang at udtrykke tilfredshed med og glæde over, at det nu er lykkedes at finde fodslag omkring vores motorvejspolitik her i landet. Jeg betragter det som en overordentlig væsentlig ting, at der er opnået den enighed, og jeg er ikke mindst glad ved, at denne enighed også indbefatter de vejstrækninger, som tidligere var besluttet udført i 2-sporede anlæg.

**Lowzow (KF):**

Det er med stor glæde, at det konservative folkeparti tilslutter sig denne lovgivning. Vi var som bekendt i mindretal sidste år, da et flertal, bestående hovedsagelig af socialdemokratiet, venstre og fremskridtspartiet, vedtog de 2-sporede motorveje. Vi tog afstand fra dem allerede dengang og har siden da gjort, hvad vi kunne, for at få ændret denne beslutning.

At alle nu kan bygge på en samlet betænkning – ja, undskyld, med undtagelse af VS – at et så bredt flertal kan bygge på denne betænkning, giver en ro om udbygningen af motorvejsnettet i Danmark. Det er noget, vi lægger megen vægt på, især når det er endt i en beslutning, som til næsten samme pris som det, der var forelagt fra ministeriets side, giver os et fuldt udbygget 4-spo- ret vejnet.

Vi mener, at det er en virkelig god investering, og at det i alle andre henseender, også vedrørende behagelighed, sikkerhed, uheldsstatistikker osv., er et stort fremskridt i forhold til det, vi var ved at arbejde os ind i.

**[Lowzow.]**

Hr. Normann Andersen ville ikke tage æren og mente ikke, andre burde tage æren. Jeg synes, det er dejligt, at det bliver sagt sådan, for det viser altså, at der var en ære at tage, når hr. Normann Andersen overhovedet omtaler det – altså er socialdemokratiet også glad for, at vi nåede frem til dette forslag. Ellers var det nok ikke blevet sagt.

Jeg skal ligesom en tidligere taler ikke undlade at sige, at pressen har været en god støtte i denne sag. I en lang periode var det, som om vi var kørt fast, men ved en ret intensiv indsats fra især visse blade blev vi hjulpet til at få gang i det hele. Det viser, at det mange gange er nødvendigt at etablere et samarbejde mellem dem, der arbejder herinde, og dem, der kan støtte de samme synspunkter udenfor. Dette var jo en rent teknisk lov, hvor man ønskede det bedst mulige resultat.

Noget, der kan gøre én lidt nervøs, er, at denne løsning jo kom frem, efter at vi havde haft temmelig lange forhandlinger i udvalget. Den kom frem som resultat af et spørgsmål stillet i udvalget og først, da fik vi en behandling af denne alternative løsning. Det vil altså sige, at hvis dette spørgsmål ikke var blevet stillet, var vi aldrig kommet til at forhandle om et forslag, som, i det øjeblik det kom frem i udvalget, fik en meget massiv opbakning fuldstændig på tværs af alle partier. Det kan være noget chokerende for folketingets forhandlinger, at det i virkeligheden kan være så små tilfældigheder, som gør, at man finder frem til så bred en løsning. Det kan give grund til eftertanke for fremtiden, om man netop i denne slags anlægsopgaver o. lign. burde have flere alternative oplysninger lagt frem. Det kan måske give ministeren grund til at overveje, om det for at få et mere fordomsfrit arbejde i et sådant udvalg var rimeligt, at man fremlagde en idealløsning og en billigere løsning, der også kunne bruges, og hvad der ellers var af muligheder. Det er jo sådan, at teknikerne ikke selv har mulighed for at lægge det frem for udvalget, og det vil sige, at løsningerne forbliver ukendte, indtil vi spørger om dem.

Jeg kan også nævne, at det, med det arbejds-pres der har været i udvalget for offentlige arbejder, ville have lettet hele vores arbejdscyklus her i foråret; og vi ville have kunnet få meget andet arbejde fra hånden, hvis vi havde haft dette forslag fremme, som jo viste sig at kunne

blive gjort færdig i løbet af ganske få dage, da først det lå der.

Jeg vil også sige, at det er mig en personlig glæde at kunne sige ministeren tak, fordi han sluttede op om forslaget. Det er rart, at det var ministeren, der fremsatte forslaget, således at der var et virkelig fast grundlag at bygge på fremover, i stedet for at vi skulle have arbejdet med et ændringsforslag; det synes jeg ikke havde været rart.

Jeg mener, at vi her har nået et resultat, vi i udvalget kan være bekendt, og som vil være en stor fordel for befolkningen. Jeg mener ligesom venstres ordfører også, at vi i denne stillingtagen selvfølgelig måtte tage de områder med, som blev nedstemt sidste år bl. a. af venstre. Til gengæld synes jeg også, at udvalgets vedtagelse er så generel, at det ikke er nødvendigt, således som fremskridtspartiet har foreslået det, at stille et egentligt ændringsforslag herom, så det vil vi stemme imod.

**Langsted (CD):**

Ved dette lovforslags første behandling lovede jeg ministeren for offentlige arbejder et langt og grundigt udvalgsarbejde. Det opnåede vi jo også, idet vi ikke alene beskæftigede os med det foreliggende lovforslag, som strengt taget kun gælder to vejstrækninger: den ene i Sønderjylland, den anden omkring Nakskov, men vi også fik diskuteret, især under den almindelige del, en mængde spørgsmål og svar om netop problematikken: 2-sporede eller 4-sporede veje i den fremtidige motorvejsudbygning i »det lille H«.

De diskussioner, der var tale om, førte med sig, at jeg på mit partis vegne stillede et ændringsforslag til lovteksten, hvorefter der i loven skulle stå, at den vejstrækning, der var tale om, skulle udbygges som en 4-sporet motorvej, og vel at mærke med det samme. Der ligger selvfølgelig i den udformning en form for provokation, for hvis man læser lovteksten rigtigt, ville det også betyde, at den vejstrækning, der er halvvejs under udførelse mellem Rise-Hjarup og Skovby, også burde have været udført som 4-sporet vej.

Som hr. Lowzow også var inde på, resulterede de forskellige spørgsmål og svar i en grundig undersøgelse, og i en nattemne gav trafikministeren udtryk for, at når man også tog kuglerammen i brug, kunne man se, at der var et flertal for det forslag, jeg havde stillet. Jeg sætter derfor pris på, at ministeren for of-

**[Langsted.]**

fentlige arbejder endelig bestemte sig for, at resten af udbygningen i »det lille H« skulle ske som en 4-sporet vej, men nu med en anden profil, nemlig som en 26 m bred motorvej, således som vi kender det fra andre steder i landet.

Samtidig kan man fastslå, at der er tale om en kapitalværdimæssigt gunstig løsning, en løsning, vi egentlig skulle have haft på et meget tidligere tidspunkt i udvalgsbehandlingen, fordi vi i så fald sikkert var kommet meget hurtigere frem. Udviklingen medførte selvfølgelig, at jeg trak det forslag tilbage, jeg havde stillet på centrum-demokraternes vegne. Men så kan man nu til sin store forbløffelse se, at fremskridtspartiet fremsætter et, skal vi sige næsten lignende forslag, idet man i selve lovteksten vil have indført ordene: »med en 26 meters tværprofil.« Efter hele den udredning, fremskridtspartiet er kommet med i betænkningen, skulle man tro, at der også skulle have stået »og uden ekstra udstyr«, eller hvad der ellers kan findes på i den retning.

Jeg vil fastslå, at den lov, vi skal vedtage nu, bortset fra Nakskovstrækningen, kun gælder strækningen mellem Christiansfeld og Skovby, og vi behøver egentlig ikke at fastslå, at den vej skal være 26 m bred. Vi har fået hensigts-erklæringen fra ministeren, og den vil jeg gerne udtrykke vor tilfredshed med. Jeg vil takke ministeren for, at vi – også efter vores indsats – kom frem til et godt resultat for den fremtidige motorvejsudbygning her i landet.

**Fuglsang (DKP):**

Jeg kan også slutte op i det glade kor over den forbedring, dette lovforslag er undergået under udvalgsbehandlingen. Vi har fået en løsning, som det fremgår alle er enige om er bedre end den 2-sporede, man var nået frem til, en løsning, som på én gang er billigere og lige så effektiv som den brede 4-sporede, vi begyndte med. Nu da vi er kommet så vidt, som vi er, synes jeg, vi bør tænke på, at det formentlig vil blive en af fremtidens gåder, hvordan i alverden vi, i en tid hvor alle taler om at spare både på penge og ressourcer, kan finde på at lave denne 38–40 m brede spøgelsesvej ned gennem nogle af Danmarks landbrugsarealer. For sagens kerne er jo også, at ikke alene er løsningen billigere, men der spares også ca. 300 ha af vor bedste landbrugsjord ved dette forslag, sammenlignet med den brede 4-sporede.

Hvad angår fremskridtspartiets ændringsforslag om at stadfæste dette med de 26 m, er jeg ikke mindst betænkelig ved motiveringen, fordi den rummer en udtalt mistillid til ministre. Jeg synes heller ikke, tilliden altid skal være lige stor, men sådan systematisk at undergrave tilliden til alt og alle vil næppe tjene nogens interesse.

**Niels Helveg Petersen (RV):**

Det er med tilfredshed, vi medvirker i flertalsbeslutningen om den fremtidige udbygning af vore motorvejsstrækninger som såkaldt standardmotorveje eller små 4-sporede. Så meget des større er vores tilfredshed med det, som det radikale venstre, da beslutningen om de brede 38 m-veje blev truffet i juni 1973, var modstander af denne beslutning.

**Alfred Hansen (DR):**

Jeg er ofte fra denne talerstol gået i rette med de planer, der har været fremme fra ministerens side om at anlægge såkaldt 2-sporede motorveje fremfor 4-sporede, og jeg skal ikke forlænge debatten yderligere, blot konstatere min glæde over, at ministeren nu har bøjet sig for det store pres, der har været fra mange sider i folketinget og uden for dette hus. Jeg er glad for, at man nu har sikkerhed for, at der bliver 4-sporede motorveje overalt i landet fremover.

Det af fremskridtspartiet stillede ændringsforslag kan retsforbundet stemme for ud fra det synspunkt, at når man alligevel i en hensigts-erklæring har givet udtryk for, at man ønsker disse veje 4-sporede, kan vi lige så godt få det nedfældet i loven, så vi ved, hvor det står, så vi ved, hvad vi kan henvise til. Tidligere erfaringer desangående frister os ikke til at undlade at stemme for et sådant forslag.

**Tyroll (VS):**

Nu er der jo snart mange, der har været ved at falde over deres egne ben for at komme herop og tage æren for, at man nu får indført de 4 spor osv., og der er også nogle, der var lidt hurtige under udvalgsbehandlingen før betækningsafgivelsen til at sige, at der var fuld enighed i udvalget. Det var der selvfølgelig ikke. Vi er stadig væk imod den store prioritering af privatbilismen fremfor af den kollektive trafik, og det er selvfølgelig også kommet til udtryk i vores betækningsbidrag, hvor vi gør opmærksom på, at der er ting i dette lovforslag, som vi synes er positive, f. eks. omfartsvejen uden om

**[Tyroll.]**

Nakskov, og at der også er brug for tilsvarende løsninger omkring andre byer for at opnå nogle miljømæssige forbedringer, men at vi alt i alt må vurdere dette forslag også efter alt det, der er sket under udvalgsbehandlingen i retning af at sætse på 4 spors veje, som udtryk for en kraftig prioritering af privatbilismen.

Det kunne også være interessant at få lidt mere at vide om, hvad disse investeringer nu kommer til at betyde, for vi ved jo, at der er en aftale om nogle beløbsrammer for en 3-årig periode blandt augustforligspartierne. Derfor vil vi gerne vide, hvad dette kommer til at gå ud over. Jeg er godt klar over, at der er sket en vis forskydning i forhold til tidligere anlægsplaner osv., men det betyder jo ikke, at pengene ikke skal hentes et eller andet sted fra. Jeg har også forstået på ministeren, at det er noget med 400 mill. kr., der skal findes et andet sted. Hvor skal de findes inden for denne 3-årige periode, hvor besparelserne skal finde sted?

Vi synes jo nok, at man burde have vist samme rundhåndethed over for den kollektive trafik, men sagen er jo, man i ret så høj grad udsulter DSB og udsulter den udvikling, som måske kunne have kompenseret for noget af al den biltrafik, som i stedet for bliver fremmet via disse projekter. Vi må således klart tage afstand fra dette projekt og fra den trafikpolitiske prioritering, der ligger i det.

**Glensgård (FP):**

Flere ordførere har takket ministeren for hans tilslutning til lovforslaget. Det burde være ministeren, der takkede folketingets medlemmer eller i hvert tilfælde de medlemmer, der sidder i trafikudvalget. Ministeren har i denne sag – og ministerens forgænger i sagen sidste år – ikke givet tilstrækkelige oplysninger til trafikudvalget. Folketingets medlemmer af trafikudvalget har i denne sag leget vejteknikere. Det er folketingets medlemmer, der har siddet og tegnet en vej på et stykke papir og sagt til ministeren: sådan vil vi gerne have den til at se ud; hvad koster det? Det burde være en politikers job at vælge mellem alternativer og ikke at være tekniker, men i denne sag har politikerne altså været teknikere.

Jeg vil stille det konkrete spørgsmål til ministeren, for det er der åbenbart ikke andre, der har taget sig af: agter ministeren ikke at udstyre vejene med det udstyr, ministeren nævner i et svar på udvalgsspørgsmål 56? Ønsker

ministeren at udføre disse motorveje med det ekstra udstyr i første omgang? Jeg kan se på ministeren, at ministeren er lidt i tvivl om, hvad det er for noget udstyr. Det er et udstyr, som ville give en besparelse på de to strækninger i Vejle amt af størrelsesordenen, jeg tror 16–18 mill. kr. Det er noget med nødtelefoner, med afstribningerne og med de faciliteter, der er i tilknytning dertil.

Vi ønsker, at ministeren ikke udstyrer vejstrækningen med dette ekstraudstyr, før den dag kapaciteten kræver dette, altså den dag, kapaciteten overskrider 4.000 biler, for det var jo kapacitetsgrænsen for de brede 2-sporede motortrafikveje.

Så vil jeg godt sige i forbindelse med ændringsforslaget, at det er en misforståelse, når det konservative folkepartis, venstres og centrum-demokraternes ordfører siger, at når ministeren har tiltrådt det, er der ingen grund til at markere det i selve loven. Det samme gjorde ministeren i 1969 på vejstrækningen Nr. Stenderup–Vejle syd. Ministeren kom i første omgang til udvalget og sagde, at han ønskede denne vejstrækning udført i to etaper, hvortil folketingets udvalg sagde til ministeren, at det fandt man ikke rigtigt, man ville have dem udført med det samme i 4 spor. Dette tiltrådte ministeren. Så fik vi en minister, der hed Kjeld Olesen, og han omgjorde denne beslutning, som et enigt udvalg, endda tiltrådt af ministeren, havde truffet.

Nu står der et enigt udvalg og siger, at vi skal have en tværprofil på 26 m, og ministeren har tiltrådt det. Ja men det kan ministeren omgøre igen til næste år, hvis det passer ministeren. Derfor er det nødvendigt i hvert tilfælde med den minister, vi har siddende nu, at det bliver markeret i lovteksten, at tværprofilen på motorvejene skal være 26 m. Der er ikke nogen som helst reel begrundelse for ikke at markere dette i lovteksten.

Jeg vil også godt her ved andenbehandlingen af sagen markere, at man, som hr. Dohrmann sagde, nok skulle takke det flertal, der havde stemt for 4 spor sidste år. Det skal man gøre ud fra betragtningen om, at de økonomiske oplysninger, vi har fået fra trafikministeriet, langt fra har været tilstrækkelige. Det har været noget sjuskeri. Det er klart bevist nu, at vi har fået en billigere løsning frem, fordi folketingsmedlemmerne leger vejteknikere, men det havde været mere effektivt, om det havde været ministerens embedsmænd, der havde forelagt det for

**[Glensgård.]**

folketinget. Hvis det er således, at embedsmændene har forelagt det for ministeren og ministeren ikke har givet det videre, er det klart, at det er ministeren, det er galt med.

Jeg håber, vi fremover får disse alternativer lagt frem for udvalget, således at vi som politikere kan vælge fremfor at skulle lege teknikere.

**Arentoft (FP):**

Jeg tror, det var forhenværende finansminister Poul Møller, der sagde, at hvis man ville holde noget som en hemmelighed, skulle man bare sige det fra folketingets talerstol, men jeg vil nu alligevel tage chancen. Det skurrer lidt i mine ører, nu hvor man er nået frem til denne løsning med de såkaldte smalle motorveje. Jeg finder, det er en vældig god løsning, men udtrykket »smalle motorveje« er ikke et godt udtryk. Jeg tror, at mange i befolkningen har indtryk af, at det er nogle, der er meget smallere og meget farligere at køre på, men det er jo ikke tilfældet. Der er tale om, at kørebanerne er 25 cm smallere, medens midterrabatten er gået ned fra 12 m til 3 m, det er altså den, der er væsentlig smallere. Derfor vil jeg foreslå, at man i stedet for at bruge udtrykket »smalle motorveje« går over til at tale om »standard-« eller »4-sporede standardmotorveje«. Det synes jeg dækker bedre, og jeg vil spørge, om ministeren ikke kunne tænke sig at være med til, om jeg så må sige, at lancere det udtryk, så det blev slået fast. Altså 4-sporede standardmotorveje fremfor smalle motorveje.

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

Jeg vil først til hr. Glensgård sige, at jeg ikke her vil give noget eksakt svar på, hvorvidt der bliver tale om de og de faciliteter på de veje, der skal bygges i Vejle amt. Det er klart, at jeg, hvis jeg overhovedet skulle blande mig i det, først måtte høre argumenterne fra de teknikere, der skal beskæftige sig med det.

Jeg vil ikke komme ind på alle de øvrige betragtninger, som man hører hr. Glensgård idelig bringe frem her i dette ting, men jeg vil bare lige sige til hr. Glensgård, til hr. Arentoft og til hr. Dohrmann, de tre repræsentanter for fremskridtspartiet, der var oppe ved denne andenbehandling, at jeg selvfølgelig må erkende de tre ærede medlemmers politisk sikrede ret til at komme op og blande sig i debatten, som de gør. Men jeg vil så tillade mig at sige, at poli-

tisk-moralsk er der ingen af de tre medlemmer, der har nogen ret til det.

Jeg lagde mærke til, at hr. Dohrmann sagde, at det var noget af det bedste, han havde oplevet, at man nu havde fået et klart flertal for 4-sporede motorveje. Lad mig ved denne andenbehandling gentage, hvad jeg har sagt ved en tidligere lejlighed, nemlig at disse tre medlemmer fra fremskridtspartiet under finanslovens behandling stod op og stemte for besparelser på vejområdet på ikke mindre end 200 mill. kr., hvilket, om det var blevet gennemført, ville have betydet, at der ikke kunne bygges 1 m vej, hvad enten det er en bred 2-sporet motortrafikvej, eller det er den løsning, man nu er kommet frem til. Men da jeg tror, det vil være forgæves at appellere til lidt mere beskedenhed og lidt mere moralsk overensstemmelse imellem det, man gør, og det, man siger, vil jeg opgive det på forhånd.

Så vil jeg i øvrigt sige til hr. Lowzow, at jeg da meget gerne, når vi i fremtiden skal drøfte disse ting, vil fremlægge alternativer. Nu havde jeg indtryk af, at den debat, som jeg sådan blev kastet ud i, ikke var ny. Den var fremme sidste år i forbindelse med Sønderjylland, da man første gang indgik nogle besparelsesforlig, og jeg husker, selv om jeg dengang havde debatten lidt mere på afstand, at man argumenterede meget heftigt frem og tilbage, før man nåede frem til den løsning, man nåede frem til.

Jeg mener også, at det arbejde, vi har sammen i trafikudvalget, bortset fra de formelle møder, også, som det har været tilfældet hidtil, bør indeholde besøg rundt omkring dér, hvor tingene laves, f. eks. i vejdirektoratet. Jeg vil da meget nødig have, at de forskellige løsninger, som folketingsudvalget finder frem til, er resultat af et eller andet tilfældigt spørgsmål. Det, der skete her, var jo nok, at man fik præsenteret alle de forskellige profiler, der overhovedet har været tale om i vejdirektoratet, og dér så man på den med de 26 m. Men altså selve princippet i samarbejdet skal der ikke herske tvivl om.

Hr. Tyroll spurgte, hvad der ville blive konsekvenserne, idet han sagde, at augustforliget jo løber over en 3-årig periode. Ja, gid det gjorde, men det er kun en 2-årig periode, og der er ikke så forfærdelig lang tid tilbage af den periode: der er et år til, ud over det vi er inde i. Men jeg vil gerne slå fast: der skal ikke hentes penge andre steder fra; det må være et helt klart princip. Jeg sagde fra starten til ud-

### **[Ministeren for offentlige arbejder.]**

valget, at vi må være enige om, og det fremgår i øvrigt også af betænkningen, at den eneste måde, man kan hente de penge hjem på, som det koster ekstra at bygge dette her, må være, at man skubber det tidsmæssigt, således at der ikke bliver tale om nogen forøgelse af rammerne.

Endelig vil jeg sige, at det fortsat er min opfattelse, at en trinvis udbygning med første trin som en 2-sporet motortrafikvej ville have været at foretrække, i en tid hvor samfundet kun råder over begrænsede økonomiske ressourcer, og hvor vi derfor på trafikområdet som på de øvrige områder af samfundslivet tvinges til at spare. Jeg vil også føje til, at den beslutning, der nu tages, betyder, at man bygger vejanlæg til en kapacitet, som ikke eksisterer, til en kapacitet, som kan forekomme engang om mange år. Jeg har hele tiden i min vurdering kædet det sammen med de yderst alvorlige drøftelser, vi f. eks. for nylig havde på grundlag af handelsministerens energirapport.

Når det er sagt, vil jeg gerne føje til, at det klart positive i denne meget brede tilslutning til dette princip er, at nu skulle al tvivl være bortvejret. Nu ved vejdirektoratet, hvad de har at rette sig efter. Nu skal vi forhåbentlig ikke siksakke mere, nu kan man planlægge i ro. Det er noget, der også tæller med. Derfor vil jeg alt taget i betragtning, ikke mindst på grundlag naturligvis af den allersidste bemærkning, udtrykke min glæde over den brede tilslutning, der er ved denne andenbehandling.

### **Svend Andersen (Rosk. a.) (FP):**

Jeg må ærligt indrømme, at ministerens udtalelse om, at gennemførelsen af en besparelse på 200 mill. kr. skulle medføre, at man ikke kan anlægge én eneste meter vej, forekommer mig at lyde temmelig usandsynlig, når man tager i betragtning, at det, der er afsat på anlægsbudgettet til nye veje og til udbygning af bestående veje, er et beløb, der langt overstiger 500 mill. kr. Det skulle vel være noget mærkeligt, hvis ikke man kan få én eneste meter vej for de over 300 mill. kr., der er tilbage på budgettet.

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

Nu bliver jeg endnu mere overrasket. Vil det sige, at fremskridtspartiet under udarbejdelsen af sine ændringsforslag bare har fundet nogle beløb frem, uden at man i forvejen har gjort

sig klart, hvad konsekvenserne er? Fremskridtspartiets medlemmer i finansudvalget, herunder hr. Svend Andersen (Rosk. a.), har enhver ret til at stille spørgsmål til de forskellige departementer og styrelser, og jeg havde da regnet med, at hr. Svend Andersen (Rosk. a.) havde spurgt f. eks. trafikministeriet eller vejdirektoratet, hvad konsekvensen af de ændringsforslag, han havde stillet, ville være. Hvis hr. Svend Andersen (Rosk. a.) havde gjort det – men det kan jeg altså forstå man ikke har gjort – ville hr. Svend Andersen (Rosk. a.) have fået det svar, jeg fik, da jeg spurgte, nemlig at de vejbyggerier, der er i gang for øjeblikket, er af et sådant omfang, at der ikke alene ikke vil være tale om, at nye kan sættes i gang, men at man også måtte bremse op for det, der allerede er i gang.

### **Glensgård (FP):**

Jeg skal hjælpe ministeren med en enkelt sag. F. eks. erindrer ministeren måske, at det ikke er mange dage siden, vi havde første behandling af et forslag om indfletning af en ny motorvej til København sydfra. Ministeren kan måske erindre, at det var et forslag fremsat af fremskridtspartiet, og ministeren kan sikkert også erindre, at det er en af de vejstrækninger, som anlægsmæssigt er af størst betydning. Bare dette lille forslag ville nok hjælpe ministeren på vej, så han kan se, at der er saglighed bag de besparelsesforslag, som fremskridtspartiet har stillet.

(Kort bemærkning).

### **Svend Andersen (Rosk. a.) (FP):**

Jeg forstår, at vi nu bliver bebrejdet, at vi ikke stiller tilstrækkelig mange spørgsmål, ellers er vi tidligere blevet bebrejdet, at vi stiller for mange spørgsmål. Det bliver efterhånden svært at være medlem af finansudvalget som fremskridtsmand.

Jeg må udlægge ministerens sidste ord på den måde, at det altså nu ikke længere drejer sig om, at der ikke vil blive anlagt én eneste meter vej, men at der nu bare er tale om, at man bremser udbygningen. Nu ændrer ministeren tilsyneladende sine udtalelser. Det sidste lyder selvfølgelig mere realistisk og mere sandt.

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

For at gøre det helt klart: fremskridtspar-

### [Ministeren for offentlige arbejder.]

tiets ændringsforslag ville have den konsekvens, at der ikke kunne iværksættes én meter nyt vejbyggeri, at der ville være tale om, at man måtte bremse op for allerede igangsat vejbyggeri. Det nytter ikke noget, at hr. Glensgård siger, at det forslag fra fremskridtspartiet, vi behandlede for nylig, skulle kunne afbalancere det forhold, for det kan det ikke. Og hvis ikke jeg husker meget fejl, gik fremskridtspartiets forslag ikke ud på at eliminere hele den planlægning, men at man skulle have fornyede undersøgelser, hvilket er noget helt andet.

(Kort bemærkning).

### Glensgård (FP):

Den skal blive meget kort. Ministeren kan sikkert erindre både fra denne behandling og få refereret fra tidligere behandlinger af forslaget om indfletning af motorvejen, at vi sagde, vi af økonomiske grunde ikke ville være med til at anlægge denne vejstrækning. Bemærkningerne til lovforslaget går udelukkende på økonomien, de går på, at den danske samfundsøkonomi nu er så ringe, at vi ikke kan iværksætte et sådant stort byggeri. Det er ikke lang tid siden, vi havde første behandling; ministeren har måske kun set overskriften.

### Dohrmann (FP):

Jeg vil gerne sige, at det er da godt, at det ikke er ministeren, man skal bede om ordet her fra talerstolen, for efter de udtalelser han kom med, satte han ligesom et stort spørgsmålstejn ved, om fremskridtsfolk overhovedet havde nogen berettigelse her i folkettinget. Det er det da gud ske lov ikke trafikministeren, der afgør, det har vi vælgerne til, og jeg er helt sikker på, at de vælgerne, som også skal stemme næste gang, langt vil foretrække den løsning, som udvalget nu har fundet frem til, fremfor den smalsporede, 2-sporede løsning, som trafikministeren i sin surhed over, at han ikke får gennemført det, han ønskede, nu bebrejder fremskridtspartiet både det ene og det andet for.

### Niels Helveg Petersen (RV):

Hr. Svend Andersen (Rosk. a.) sagde, at det var svært at være fremskridtsmand i finansudvalget, og det tror jeg da gerne, men det er også svært for os andre at forstå fremskridtspartiet. Vi oplever i sag efter sag, at fremskridtspartiet er dybt uenig med os andre, vi

diskuterer vildt og voldsomt, og så oplever vi en sag, hvor fremskridtspartiet er enig med os andre, hvor der er et bredt flertal i folkettinget, og det giver signalet til et endnu mere hidst angreb. Det er egentlig svært at forstå.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Ændringsforslaget

*forkastedes* med 103 stemmer mod 26; 6 medlemmer stemte hverken for eller imod.

### §§ 1-4

*vedtoges* uden afstemning.

### Lovforslagets overgang til tredje behandling

*vedtoges* uden afstemning.

### Første næstformand (Grete Hækkerup):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om elektriske stærkstrømsanlæg.*

(Lovforslag nr. L 90. Fremsat 15/3 77. Første behandling 26/4 77. Betænkning 18/5 77).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

### Gert Petersen (SF):

Jeg skal blot sige, da socialistisk folkeparti på grund af bl. a. den særlige struktur, energitudvalget har, ikke er medlem af dette udvalg og derfor ikke har kunnet medunderskrive betænkningen, at vi som bebudet ved første behandling både i denne samling og ved første behandling i forrige samling vil stemme imod det lovforslag, der her er tale om. Det er en EF-følgelov. Jeg var lige ved at sige, at det kan endda være, hvad det være vil, men det er en ualmindelig elendig EF-følgelov, som forringer den situation, som vi har i dag.

Vi har fra SFs side i almindelighed været forholdsvis afslappede i bedømmelsen af EF-