

## Betænkning

### over forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.

(Afgivet af udvalget om offentlige arbejder den 20. maj 1977).

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder og har herunder haft samråd med ministeren for offentlige arbejder, der tillige skriftligt har besvaret spørgsmål fra udvalget.

Ministeren for offentlige arbejder har endvidere været i samråd samt besvaret skriftlige spørgsmål under udvalgets almindelige del om 2-sporede motortrafikveje.

Udvalget har modtaget henvendelse fra Udvalget for Landboret på Vestlolland.

Udvalget har under flere samråd med ministeren for offentlige arbejder fået redegørelse for fordele og ulemper ved udførelse af vejstrækningen Skovby-Christiansfeld i en trinvis udbygning og ved straks at anlægge motorvejen i dens endelige udbygning med enten 26 m eller 38 m bredde.

Udvalget har fundet, at der er så væsentlige trafikale fordele forbundet med motorvejen, at denne bør anlægges straks, men har på den anden side ment, at der kun er behov for at anlægge den i en bredde af 26 m. Udvalget har herved været opmærksom på, at det ikke vil være muligt senere at udvide motorvejen til et 38 m bredt profil som følge af broer m. v. for skærende veje.

Ministeren har ment at måtte tilslutte sig udvalgets synspunkter, men har i denne forbindelse peget på, at beslutningen vedrørende Skovby-Christiansfeldstrækningen må få tilsvarende konsekvenser for de resterende strækninger af „det lille H“: Rise Hjarup — Skovby, Nr. Stenderup — Vejle syd, Vejle — Horsens, Horsens — Nybro, Børup — Herslev, Korsebjerg — Hjulby, Ringsted — Skovse og Rønnede — Saksøbing.

For så vidt angår overføringerne over

Storstrømmen og Guldborgsund kræver det dog en nærmere undersøgelse, forinden der kan tages stilling til, om disse straks bør udføres for 4 spor. Ministeren har endvidere peget på, at beslutningen og dens konsekvenser vil betyde en forsinkelse af det forudsatte anlægsprogram for motorvejene.

Udvalget har tilsluttet sig dette og har taget til efterretning, at en sådan forsinkelse må påregnes.

Udvalget har drøftet spørgsmålet om forbindelsesvejen fra hovedlandevejen Sønderborg-Åbenrå til den sønderjyske motorvej.

Ministeren for offentlige arbejder har over for udvalget oplyst, at forhandlingerne om linjeføringen endnu ikke er tilendebragt, men at ministeren vil orientere udvalget om spørgsmålet, når forhandlingerne er afsluttede.

Nogle af ministeren for offentlige arbejders skriftlige besvarelser på udvalgets spørgsmål vil senere blive optrykt i et særligt bilagshæfte.\*)

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af fremskridtspartiets og venstre-socialisternes medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal inden for flertallet* (venstres medlemmer af udvalget) anfører følgende:

Det har for venstre været en væsentlig forudsætning, at de motorvejsprojekter, der tidligere har været planlagt som brede 2-sporede motortrafikveje blandt andet i Vejle amt, Storstrømsamtet og i Sønderjyllands amt også ændres til reducerede 4-sporede motorveje.

Da der nu er skabt sikkerhed herfor, kan

\*) Se sp. 000.

venstre tilslutte sig princippet om reducerede 4-sporede anlæg i stedet for trinvis udbygning af brede 2-sporede motortrafikveje.

Med hensyn til lovforslagets § 2 havde venstre gerne set, at forlægningen fra Branderslev nord for Nakskov var blevet videreført med tilslutning dels til hovedlandevej 133 og dels til hovedlandevej 530 (Nakskov syd).

Herved ville projektet kunne indgå som en del af Nakskovs ringvejssystem, hvilket ville indebære, at planlagte vejføringer omkring Nakskov kunne undgås. Samtidig ville en sådan ringvejsforbindelse efter venstres opfattelse kunne skabe en bedre trafikfordeling og dermed mindske behovet for omfartsveje ved Halsted, Stokkemærke, Søllested og eventuelt Nørreballe. Denne løsning ville efter venstres opfattelse medføre en samlet besparelse i forbrug af landbrugsjord og en betydelig samfundsøkonomisk besparelse.

Der har ikke i udvalget været rimelig tilslutning til dette synspunkt.

Venstre har fortsat den opfattelse, at det ved forhandling med de berørte kommuner, amtet samt andre implicerede parter burde undersøges, om en sådan ringvejsforbindelse kan etableres, jfr. ministeren for offentlige arbejders besvarelse af spørgsmål 15, som optrykkes i bilagshæftet.

Under hensyn til, at der ikke har kunnet samles den nødvendige tilslutning til venstres oprindelige ønske, kan venstre tilslutte sig den af ministeren foreslåede tracé, idet venstre dog forudsætter, at den endelige vejføring bliver i overensstemmelse med det af landboretudvalget på Vestlolland fremlagte forslag.

Et andet mindretal inden for flertallet (det konservative folkepartis medlem af udvalget) kan tilslutte sig ovennævnte flertalsudtalelse med følgende tilføjelse:

Den samlede merudgift på 225 mill. kr. ved at udbygge „det lille H“ i 4-sporet 26 meters udførelse med det samme over en 11-12-årig periode findes at være en meget fordelagtig investering.

Derimod mener det konservative folkeparti, at man bør fastholde beslutningen om at udføre Farøbroen i to spor med fundament og bropiller til fire baner, da en fuld udbygning her med det samme efter ministerens oplysninger vil fordyre vejinvesteringen med

175 mill. kr., hvilket ikke synes økonomisk fordelagtigt.

Et tredje mindretal inden for flertallet (centrum-demokraternes medlem af udvalget) udtaler:

Et af mindretallet oprindeligt stillet ændringsforslag, hvorefter det af lovtæksten skulle fremgå, at vejstrækningen Skovby-Christiansfeld straks skulle udbygges som en 4-sporet motorvej med de deraf følgende konsekvenser, er trukket tilbage, efter at der fra ministeren er modtaget tilfredsstillende erklæring om, at alle planlagte motorvejsanlæg i „det lille H“ nu udbygges med 4 spor.

Et mindretal (fremskridtspartiets medlemmer af udvalget) ønsker i anledning af ministeren for offentlige arbejders skrivelse af 4. marts 1977 til udvalget vedrørende udbygningen af motorvejsnettet i „det lille H“ i to trin med første trin som bred 2-sporet motortrafikvej at anføre:

Flere af de svar, som er afgivet på udvalgets spørgsmål, viser tydeligt, at ministerens beslutning er truffet på forkerte præmisser.

Af udvalgets bilag under almindelig del, V 56, og herværende lovforslags bilag 20 og 18 fremgår det meget tydeligt, at såfremt ministerens beslutning ikke var blevet omgjort, havde det offentlige påtaget sig en merudgift i stedet for den i brevet af ministeren påståede besparelse. For at ministeren kunne få sine beregninger til at udvise en kapitaliseringsfordel, har ministeren måttet regne med en motorvejsbredde ved den endelige udbygning på 39-40 meter.

Imidlertid besluttede folketingets udvalg om offentlige arbejder allerede under daværende trafikminister Kresten Damsgaard, at det var spild af god landbrugsjord at have en midterrabat på 12 meter, hvorfor udvalget over for ministeren erklærede sig enig i, at midterrabatten skulle indskrænkes.

Både den forhenværende trafikminister, Niels Matthiasen, og den nuværende, Kjeld Olesen, har åbenbart helt overset denne indstilling og fortsat arbejdet på, at alle danske motorveje skulle have en kronebredde på 38 m. Disse betragtninger nævner ministeren selv i svaret på udvalgets spørgsmål V 16, almindelig del, bilag V 56.

Ministeren har nu tilsluttet sig udvalget, og det er dermed besluttet, at vejstrækninger i „det lille H“ skal udbygges som 4-sporede motorveje med en kronebredde på 26 meter. Imidlertid er fremskridtspartiet bange for, at ministeren uden folketingets samtykke senere vil ændre denne beslutning. Dette forhold gjorde sig gældende ved ministerens brev af 4. marts 1977 til udvalget. For at imødegå fremtidige ministeromgælder har fremskridtspartiet stillet ændringsforslag, således at det bliver fastlagt i lovteksten, hvilken udformning motorvejen skal have.

I vinteren og foråret 1976 foretog folketingets udvalg om offentlige arbejder en meget indgående undersøgelse af problemstillingen omkring udbygningen af motorvejsnettet, særlig med hensyn til strækningen Rise Hjarup—Skovby. De oplysninger, ministeren for offentlige arbejder fremlagde, tydede på en lille besparelsesgevinst ved at anlægge motorvejen som 2-sporet motortrafikvej i første trin og med en efterfølgende udbygning til 4-sporet motorvej. I udvalgets drøftelser af problemet spillede kapitaliseringsberegningen en meget stor rolle. Det viste sig, at af de alternativer, regeringen havde fremlagt for udvalget, var der en mindre fordel ved den trinvis udbygning. Et flertal i udvalget og et flertal i folketinget bakkede regeringen op i disse betragtninger. Et meget stort mindretal havde mistro til disse beregninger og krævede, at udbygningen skulle ske i 4 spor med det samme.

Efter ministerens brev af 4. marts 1977 til folketingets udvalg om offentlige arbejder, udvalgets bilag V 1, hvor ministeren omgjorde en tidligere folketingsbeslutning om motorvejsbyggeriet, krævede fremskridtspartiet, jfr. udvalgets bilag V 2, ministeren til samråd. Det viste sig hurtigt under den fortsatte behandling af sagen, at ministeren ikke sådan uden videre kunne gennemtvinge beslutningen om fortsat udbygning af motorvejsnettet i „det lille H“ i to trin, uden at folketinget havde udtalt sig om sagen.

Flere gange forsøgte udvalgets formand at udskyde behandlingen af motorvejssagen, senest efter justitsministerets svar på fremskridtspartiets spørgsmål, almindelig del, bilag V 23, om det lovmedholdelige i ministerens beslutning af 4. marts 1977,

bilag V 1. Flere partier satte under udvalgsarbejdet efterhånden et større og større spørgsmålstegn ved ministerens beslutning, og et meget dybtgående udvalgsarbejde tog form og endte med, at et enigt udvalg ville omgøre ministerens beslutning.

Fremskridtspartiets sparevilje kommer også til udtryk i dette lovforslag, og fremskridtspartiet kan derfor tilslutte sig, at ministeren *ikke* udstyrer vejene med det i bilag V 56 under almindelig del nævnte ekstraudstyr, før det tidspunkt, hvor kapaciteten kræver dette.

En standardmotorvej uden ekstraudstyr vil således ikke alene være billigere i kapitaliseret udgave, men også i direkte anlægsudgifter, jfr. beregningerne i bilag V 56.

Beslutningen om at anlægge motorvejene i 26 meters bredde og med 4 spor vil således være en samfundsmæssigt god investering og samtidig være en besparelse i forhold til ministerens beslutning om at foretage udbygningen i to trin med første trin som bred 2-sporet motortrafikvej.

Fremskridtspartiet indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det af mindretallet stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* (venstresocialisternes medlem af udvalget) ønsker at give udtryk for, at lovforslaget indeholder positive elementer, som partiet delvis har sympati for. Det drejer sig om hovedlandevejen ved Nakskov, der vil betyde miljømæssige forbedringer for byens indbyggere. Ligeledes kan Haderslev by trænge til en aflastning for en del trafik. Men alt i alt er lovforslaget stadig udtryk for den trafikpolitiske prioritering bort fra den kollektive trafik til fordel for privatbilismen. Mindretallet kan derfor ikke støtte lovforslagets gennemførelse og indstiller det til *forkastelse* ved 3. behandling.

#### Ændringsforslag.

Af et *mindretal* (Dohrmann (FP), Glensgård (FP) og Ernst Schmidt (FP)):

Til § 1.

Efter ordene „som motorvej“ indsættes: „med et 26meters tværprofil“.

Bemærkninger.

Ændringsforslaget bevirker, at det i lov-

teksten præciseres, at motorvejen udbygges med 4 spor i 26 meters bredde.

*Møller Andersen (S).*      *Normann Andersen (S).*      *Knud Damgaard (S).*      *Lerke (S).*

*Inge Fischer Møller (S).*      *Otto Mørch (S),*      *Niels Helveg Petersen (RV).*  
formand.

*Svend Erik Hovmand (V).*      *Holmberg (V),*      *Lowzow (KF).*      *Langsted (CD).*  
næstformand.

*Inge Krogh (KrF).*      *Dohrmann (FP).*      *Glensgård (FP).*      *Ernst Schmidt (FP).*

*Ole Henriksen (SF).*      *Tyroll (VS).*

Partierne DKP og DR var ikke repræsenteret ved medlemmer i udvalget.