

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Poulsgaard):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 171:

Forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger.

Af trafikministeren (Knud Østergaard).
(Fremsat 12/1 89).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Bakholt (S):

Lovforslaget går ud på at anlægge en ny motorvejsstrækning mellem Kolding og Esbjerg. Det er en vigtig vejforbindelse, som indgår i Europavejforbindelsen, der går fra Esbjerg havn til motorvejen vest om Kolding og videre til København.

Vi kan også konstatere, at som overordnet færdselsåre er den nuværende hovedlandevej utilstrækkelig. Efter at projekteringsloven blev vedtaget – jeg tror, det var i foråret 1987 – har det videre arbejde resulteret i, at der nu foreslås anlagt en 4-sporet motorvej.

Beslutningen om, at vi nu bygger en 4-sporet motorvej, og at vi går i gang nu, kan vi i Socialdemokratiet være enige i. Og vi mener faktisk nu.

Vi er rygende uenige med regeringen med hensyn til den fremgangsmåde, man bruger i det videre arbejde. Det er oplyst i lovforslaget, at projektet først skal være færdig i 1998, og åbningen af den første delstrækning skal først finde sted i 1996. Det, regeringen gør her, er, at man skubber projektet foran sig, og det opfatter vi som en mærkelig fremgangsmåde.

Det, regeringen gør, er, at man sørger for, at lovgrundlaget er i orden, og så tager man sig en ordentlig pause. Men det er ikke en velfortjent

pause, regeringen tager her. Man kan ikke lave den slags anlæg, uden at der også bevilges penge, og anlægget bør gå i gang nu.

Der er ingen som helst fornuftig mening med den plan, som regeringen har lagt frem om anlægget af motorvejsstrækningen. Det er faktisk først i 1994 og de følgende år, der sker lidt. De første bevillinger til projektet afsættes i 1991, og det er beskedne 40 mio. kr., der kan bruges til jordkøb.

Tilsyneladende har regeringen ingen planlægning, ingen prioritering omkring udbygningen af vort vejnet, den skubber anlægsopgaverne foran sig. Jeg synes, det er en underlig fremgangsmåde, at man her i starten af 1989 fremsætter lovforslag om at få iværksat projektet, når der først skal ske noget om en række år.

Det er u hensigtsmæssigt, at der sker en udskydelse af projektet. Der vil finde en ophobning sted midt i halvfemserne, og hvad kan resultatet blive? Resultatet kan blive, at regeringen måske udskyder det endnu mere med den uheldige konsekvens, at vi på et tidspunkt måske står i den situation, at vi ikke har danske entreprenører til at udføre arbejdet.

Socialdemokratiet vil i udvalget kræve en anden planlægning og en anden prioritering end den, ministeren har lagt frem. Vi mener, at man skal gå i gang med projektet noget tidligere, og det skal færdiggøres tidligere end det, ministeren foreslår i bemærkningerne. Vi mener faktisk, at ministeren gør grin med befolkningen, når han fremsætter lovforslaget her i begyndelsen af 1989 og arbejder først for alvor kommer i gang midt i 1990'erne. Det kan godt være, regeringen mener, at den har gjort sin pligt ved at gøre det, den har gjort, men det mener vi faktisk ikke den har. Dette har jo ikke engang sneglefart, det er overhovedet ikke sat i gang med, at vi vedtager loven, først hen i 1990'erne skal der ske noget.

Der må en anden prioritering til, og vi skal på det kraftigste henstille til regeringen at fremrykke projektet og få mere skub i det end det, ministeren har foreslået.

Men vi giver tilslutning til at anlægge en motorvej på strækningen Kolding-Esbjerg.

Ikast (KF):

Fra Det Konservative Folkepartis side er vi meget glade for, at ministeren allerede på nuværende tidspunkt fremsætter lovforslaget.

[Ikast]

Projekteringen er udført. Trafikudvalget har været i området og besigtiget forholdene, vi havde nogle indvendinger på daværende tidspunkt mod forslaget, som nu er rettet til, og i den nuværende udformning vil jeg mene at der er bredt flertal bag den løsning, der lægges op til.

Det er af stor betydning for infrastrukturen og planlægningen i amterne og kommunerne, at man allerede på nuværende tidspunkt fremsætter lovforslaget og får lovgrundlaget for udbygning af den 4-sporede motorvej på plads, således at den yderligere planlægning, som er afhængig af denne motorvej, kommer på plads.

Når Socialdemokratiet i dag kritiserer, at det tager lidt tid, inden loven begynder at arbejde, er det på grund af de meget store motorvejsprojekter, vi har i gang. Aldrig har en regering fået gennemført så mange motorveje som denne regering. Alle, der sidder i Trafikudvalget, må være bekendt med, at vi i øjeblikket bygger med fuld fart op igennem Jylland for at nå Ålborg, og at vi skal videre til Frederikshavn og Hirtshals.

At vi i samme periode udbygger den vigtige forbindelse mellem Esbjerg og København, synes jeg man skal tage hatten af for i stedet for at kritisere, at byggetiden bliver et par år længere. Til gengæld er der den store fordel i modsætning til nogle af de andre projekter, at man direkte lovgiver for en motorvej uden at gå omvejen over en motortrafikvej og en senere udbygning. Derved sparer staten et sted mellem 18 og 22 pct. af byggesummen plus yderligere omkostninger.

Derfor kan vi fra Det Konservative Folkepartis side være meget tilfredse med lovforslaget, som det ligger her.

(Kort bemærkning).

Bakholt (S):

Hr. Ikast gjorde sig til talsmand for, at der er meget motorvejsarbejde i gang i øjeblikket. De anlægslove, hvorefter der arbejdes nu, er faktisk forberedt af en socialdemokratisk regering. Men det går jo ikke særlig stærkt, hr. Ikast. Man ser i ministerens fremsættelsestale, at der f.eks. intet bliver åbnet i 1989, der er endda en strækning, som bliver udskudt fra 1992 til 1993.

Så det er en kendsgerning, at man har bremset op, og man har endda bremset meget stærkt op i de senere år.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg skal da være helt ærlig og sige, at vi er meget taknemlige for, at vi kan lave infrastrukturen med så bredt et flertal, men det kræver jo så også, at vi, der står sammen om at få bygget en virkelig infrastruktur i dette land, forstår, at riget ikke har ubegrænsede midler. Vi må være enige om at bruge disse midler bedst muligt, og det er nu engang den beregning, der er kommet frem her. Og selv om der sker en enkelt udskydelse fra 1992 til 1993, holder vi alligevel udbygningstakten, på trods af at vi ikke har fået flere penge til rådighed.

Ole Henriksen (SF):

Man kunne måske løse det problem, som diskuteres mellem de to første ordførere, på den måde, at man droppede de to nordjyske motorveje og så gik i gang mellem Kolding og Esbjerg i stedet for. Det synes jeg ville være betydelig mere fornuftigt. Der ligger en anlægslov for området deroppe, men selve startskuddet for bygningen af de nordjyske motorveje er jo ikke givet, så det var måske en mulighed at lave en lille ombygning. Jeg anser i hvert fald motorvejsprojektet dér for betydelig vigtigere end de to nordjyske motorveje. Vi kan jo drøfte i udvalget, om ministeren er indstillet på en sådan rokade, så kunne man også få løst tidsproblemet, så at man kommer lidt tidligere i gang her.

Vi er egentlig positive over for forslaget, idet vi erkender, at der er vejproblemer mellem Kolding og Esbjerg, og vi ønsker at få løst dem. Nu er dette et forslag om en motorvej, og jeg skal erkende, at vi ikke er noget motorvejsparti, men det er da klart, at vi må vurdere, hvilke muligheder der ellers er. Og det kan godt være, at de andre muligheder for at få en god forbindelse ikke er store, så det er nødvendigt at lande på en motorvejsløsning.

Alt i alt er vi positive over for forslaget, men vi vil også gerne undersøge de andre muligheder seriøst og også det økonomiske aspekt, for måske kunne vi lave det billigere. Vi vil prøve, om vi kan løse problemet, så Esbjergområdet ikke går hen og bliver en trafikalt blindtarm, som man kunne frygte, når hovedtrafikåren både jernbane- og vej mæssigt kommer til at gå fra Kolding og sydpå, og prøve at få hægtet det på dér. Det gælder jo også om, at DSB får mulighed for at etablere en ordentlig forbindelse til

[Ole Henriksen]

Koldingområdet, så trafikforbindelserne fra Esbjergområdet bliver gode.

Men alt i alt er vi altså positivt indstillet over for forslaget, og vi ser frem til, at vi kan få flyttet om på nogle af budgetterne fra det nordjyske og til forbindelsen tværs over mellem Kolding og Esbjerg.

Svend Heiselberg (V):

Man kan vanskeligt påstå, at den nye trafikminister ikke har handlet hurtigt i denne sag. Så vidt jeg husker, blev ministeren trafikminister den 10. januar 1989, og allerede den 12. januar 1989 har han fremsat lovforslaget, så det ville være forkert at bebrejde ham for langsom behandling.

Vi må vel også konstatere, at den nye trafikminister ikke har været lokalpatriot; havde han det, var vejene måske blevet lagt lidt længere mod nord, men nu ligger der et forslag om, at det skal være Kolding-Esbjerg, og det kan Venstre tilslutte sig.

Vi vil ikke undlade at gøre opmærksom på, at der også fremover vil være brug for investeringer i vejnet nord for Esbjerg og Kolding. Det er jeg også helt sikker på at ministeren vil have i erindring, for her har vi også behov for at der bliver foretaget nogle investeringer. Men Venstre kan støtte det lovforslag, som ministeren har fremsat.

Ernst B. Schmidt (FP):

Dette lovforslag har noget med trafik at gøre, det har noget med sikkerhed på vore landeveje at gøre, og den er Fremskridtspartiet altid tilhænger af at tilgode.

Allerførst tænker vi på erhvervslivets ve og vel, og dér må vi jo sige, at den del af landet, hvor Esbjerg er placeret, ikke har været tilgodeset med veje af betydning, selv om det er dér, udviklingen er sket gennem den seneste årrække. Det er derfor lidt beklageligt, at man kun kommer med, hvad jeg vil kalde for en hensigtserklæring. Det kan man se af fremsættelsestalen, hvor der står:

»Til slut vil jeg gerne understrege, at det angivne anlægsprogram for Esbjerg-Kolding-motorvejen er baseret på og afhængigt af, at vi får de bevillinger, vi i dag forudsætter.«

Ja tak, det var jo en køn snak. Der ligger et dejligt program her for erhvervsudvikling i Vestjylland, men der er ingen penge, og vi er

også klar over i Fremskridtspartiet, hvorfor der ingen penge er: Vi har brugt dem på den faste forbindelse over Storebælt. Ikke sådan at forstå, at Fremskridtspartiet er imod denne forbindelse, men vi er imod den måde, den etableres på. Vi ville have, at forbindelsen skulle have været privatiseret, som det så smukt hedder, så havde vi ikke bundet så mange af statens penge, men det er altså for øjeblikket en umulighed, ser det ud til. Så vidt jeg er underrettet, får vi ikke flertal for det lovforslag, vi har liggende i udvalget, gående ud på, at vi skulle udskyde den forbindelse fra statens side.

Der er en anden ting, man også må tænke på. Der står, at anlæg af den foreslåede hovedlandevejsforbindelse fra Esbjerg til Kolding forventes at reducere antallet af uheld med personskader i åbningsåret – og det er altså i 1998 – for den samlede strækning med ca. 26. Man kan ikke lade være med at spekulere på, hvor mange menneskeliv der er blevet ofret, fordi man ikke har fået bygget de motorveje, som er meget sikre at køre på. Nu har vi lige lyttet til noget om ventetider på sygehuse. Jeg tror, vi har haft enorme udgifter på den konto, men det er bare et andet ministerium, der har betalt.

Til sidst vil jeg godt sige lidt om, at det jo er glædeligt, at motorvejsstrækningen skal anlægges som 4-sporet med belagte nødspor og en kronebredde på 26 m. Det er et punkt, som vi i Fremskridtspartiet kun kan være glade for at man holder fast ved, for jeg tror, det var os, der gjorde den største indsats for at få det gennemført, så vi fik så mange kilometer motorvej for pengene som muligt.

Vi vil se positivt på lovforslaget i udvalget.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Lige meget hvad vi vil lave i dette land, så har Fremskridtspartiet et forslag om, at hvis vi havde droppet Storebælt, så kunne vi have lavet det.

Jeg siger tak til Fremskridtspartiet, fordi man vil støtte finansloven, i hvert fald delen om udbygning af motorvejene, og det må jo være den lovning, der kom i dag.

Jeg vil gøre opmærksom på, at der er bundet 155 mio. kr. statspenge i Storebæltsforbindelsen, og det er nøjagtig det samme beløb, som investeres i denne motorvej i 1993.

Larsen-Ledet (RV):

Forslaget fra vores nye trafikminister om visse hovedlandevejsstrækninger er kommet til verden på baggrund af mange forhandlinger, analyser og vurderinger. Folketingets Trafikudvalg har arbejdet med spørgsmålet. Jeg er et relativt nyt medlem af Trafikudvalget, og jeg synes, det har været meget spændende. Det er meget betryggende med de undersøgelser og de vurderinger, der bliver foretaget, inden der foretager investeringer af det omfang, som der er tale om her.

Det Radikale Venstre mener, at der er saglig begrundelse for at anlægge en 4-sporet motorvej fra Kolding til Esbjerg. Trafikken er så intens, at man ikke kunne nøjes med en 2-sporet motortrafikvej. Vi kan fra radikal side give lovforslaget fuld støtte i udvalgsarbejdet.

Arne Melchior (CD):

I hvert fald de tilstedeværende embedsmænd vil kunne erindre, at jeg i 1982 lancerede sloganet: »Trafik er noget, der skal afvikles«. Senere forkortede jeg det til: »Trafik haster«. Man begiver sig nemlig normalt ikke hjemmefra for at være undervejs, men for at nå frem, medmindre det altså drejer sig om jogging, spadsereture og nydelse af naturen. Men trafik som transport haster.

Jeg har også udstukket tre hovedbud for trafikpolitik, og de lyder i al deres enkelhed i rigtig rækkefølge: »sikkerhed, fremkommelighed og valgfrihed«. For opfyldelsen af disse tre bud er motorveje et meget vigtigt redskab. De er med til at skabe sikkerhed, dvs. færre ulykker, større fremkommelighed, altså hurtighed, og valgfrihed over for andre trafikformer. Derfor kan CD naturligvis tilslutte sig fuldt ud, at denne motorvej på den vigtige strækning mellem Kolding og Esbjerg anlægges.

Hr. Ikast sagde, at han var meget tilfreds med forslaget. Jeg tror nok, det var en lille overdivelse, også i forhold til hr. Ikasts inderste mening. Jeg tror, han vil være enig med dem, der allerede har sagt det, og med CD, i, at han havde været endnu mere tilfreds, hvis det kunne gå lidt hurtigere, for det er det, der er brug for. Så han skulle hellere have givet udtryk for – eller i det mindste også have givet udtryk for – at han var ked af, at der åbenbart ikke var penge til rådighed til at få det gjort hurtigere.

Jeg vil gerne tilsige, at CD ikke bare vil se positivt på forslaget – det vil vi – men vi vil sandelig også gerne være med til at få det fremskynnet. Jeg er enig i hr. Bakholtts betragtninger om, at tempoet er noget sløvt og meget lidt motorvejsagtigt.

Jeg forstod faktisk på hr. Ernst B. Schmidt, at også Fremskridtspartiet synes, at det godt må gå hurtigere, så lad os gøre os umage for, at bevillingerne bliver større i starten, så man kommer hurtigere i gang og derfor bliver tilsvarende hurtigere færdig. Når der i talen står, at det kommer an på, om bevillingerne gives, er det jo en standardreplik i en sådan tale, for det er da klart, at Folketinget ikke kan vedtage anlæg af noget som helst, hvis det ikke gøres muligt i de finanslove, der går over det pågældende spand af år.

Hr. Svend Heiselberg sagde, at vi har en hurtig minister. Jeg tvivler nu på, at vores nye trafikminister har haft ret mange overarbejdstimer for at få denne lov lavet færdig. Jeg vil benytte denne anledning til at sige, at vi gerne så, at han var endnu hurtigere, altså med fremskyndelsen af projektet.

Hr. Ernst B. Schmidt kører den gamle historie om, at Storebælt skulle have været privat finansieret. Må jeg for 17. gang – og så må det også efterhånden trænge frem til hr. Ernst B. Schmidt – oplyse, at der aldrig nogen sinde har været nogen privat investor, dansk, udenlandsk, enkelt eller konsortium, der har ønsket at finansiere denne rute, så Fremskridtspartiets kæphest på dette område er altså en saga blot.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Det passer egentlig meget godt, at vi går fra sundheden til trafikken, for mange af vores sundhedsudgifter er netop forbundet med de ting, der sker på vejene. For Kristeligt Folkeparti er der ingen tvivl om, at motorveje er de sikreste veje, vi overhovedet har.

Jeg synes, man skal lade være med at slå hvidt i hovedet med hensyn til, hvor hurtigt eller langsomt det går. Jeg har siddet her i mange år og har interesseret mig for trafik i endnu flere år, og jeg ved, at veje gang på gang er blevet udsat af den socialdemokratiske regering, ikke fordi man gerne ville, men fordi det var nødvendigt.

Jeg tror, at alle partier er enige om, at det gælder om at skaffe pengene så hurtigt, som vi

[Inger Stilling Pedersen]

overhovedet kan, fordi det er en god investering. Kristeligt Folkeparti ser da også gerne, at man kan fremme projektet og finde pengene før. Men det dér med at sige, at den ene har mere skyld end den anden, er jo til syvende og sidst en billig måde at komme om ved det på.

Vi kunne jo også lave motortrafikveje, men vi ved også fra Færdselssikkerhedskommissionen, at de er langt farligere. Det er faktisk en dårlig investering at lave motortrafikveje. Det, man skal gøre, hvis der virkelig er det behov, som der er netop på denne strækning, er så at lave motorveje.

Så er der nogen, der har bedt mig sige, at man også meget gerne ser en motorvej fra Vejen op over Herning, så man kom skråt over dér, og det har jeg hermed gjort. Det er klart, at vi alle ønsker, at der var mulighed for at få motorveje, specielt for at den tunge trafik kan ledes herhen, og også for, at de mennesker, der godt kan lide at køre lidt hurtigere, kan køre dér. Får vi den tunge trafik væk fra de mindre veje, vil færdselsuheldene også blive reduceret.

Kristeligt Folkeparti kan anbefale lovforslaget, og at vi gennemfører det så hurtigt, som økonomien nu tillader det.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Hvis jeg hed Arne Melchior og havde en for tid som trafikminister, så ville jeg nu nok være lidt forsigtig med at stå her og udtale mig om interessen hos private investorer for at gå ind i Storebæltsprojektet. Også i hr. Arne Melchiors ministertid havde Fremskridtspartiet jo flere gange forslag fremme om, at der skulle åbnes mulighed for, at private investorer i det mindste skulle kunne komme med tilbud om, under hvilke omstændigheder de kunne tilbyde en sådan finansiering. Men også da hr. Arne Melchior var minister, blev det forpurret, og det var jo først og fremmest den daværende minister, der stillede sig i spidsen for denne afvisning. Så sine udtalelser, også her for et øjeblik siden, har hr. Arne Melchior ikke rigtig noget at have i.

Lad mig i øvrigt sige om forslaget – vores ordfører har jo givet tilslutning – at man kunne jo næsten lige så godt sidde og udfylde en tipskupon eller noget i den retning. Vi ved jo alle sammen, at den Storebæltsforbindelse, som jeg lige har omtalt, bevirker, at de penge, vi har råd til at bruge til vejinvesteringer, først og frem-

mest vil blive anvendt i Nordjylland og i forbindelse med Storebæltsforbindelsen.

Det forslag, der ligger på bordet her, skal faktisk ikke tages for andet end en gang volapyk. I det område, hvor der virkelig er behov for en motorvej, mellem Esbjerg og Kolding, er der rejst stærk kritik af, at man bliver skubbet til side, og så har man rent politisk fundet ud af, at det da vil se kønt ud, at man fremsætter et forslag på nuværende tidspunkt.

Det indrømmer ministeren jo faktisk også i sin fremsættelsestale, hvor han skriver, at det selvfølgelig er afhængigt af bevillingerne fremover. Og det er jo så sandt, som det er skrevet, at hvis pengene først og fremmest bliver brugt i forbindelse med Storebæltsaftalen, så bliver der ingen motorvej i mange, mange år mellem Kolding og Esbjerg, det er sagen i en nøddeskal. Ministeren kan da selvfølgelig om et øjeblik stå op og takke for ren tilslutning, men det ligger altså mange år frem i tiden efter den prioritering, man har foretaget.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg ved ikke, hvad der ligger i hr. Dohrmanns udtryk forpurre. Hr. Dohrmann har ikke kunnet modsige og vil aldrig kunne det, at der ingen sinde til nogen trafikminister er indgået noget ønske fra nogen som helst om at stå for en privat finansiering af dette anlæg. Dette er en uimodsigelig kendsgerning, og derfor ved jeg ikke, hvorfor hr. Dohrmann stiller forslag om, at Folketinget skulle vedtage noget, som ikke et øje i ind- eller udland nogen sinde har vist interesse for.

Jeg har også taget ordet for at udlæse det positive af, hvad hr. Dohrmann sagde, da han talte om tipskupon. Det må jeg forstå som en yderligere understregning af, at Fremskridtspartiet vil være med til under udvalgsbehandlingen og selvfølgelig i de kommende års finanslove at sikre, at denne vejstrækning kan blive færdiggjort noget hurtigere – helst en del hurtigere – end efter det foreliggende forslag. Det er ingen kritik af ministerens forslag, for han kan jo ikke bare sige »jeg klarer det hele«, når han ikke har penge til det, men det kunne vi måske i fællesskab hjælpe ham til at få. Så er jeg sikker på, at også trafikministeren bliver glad.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jamen det ligger da helt klart, at når Fremskridtspartiet har stillet ændringsforslag til finansloven, så har vi ikke sat nul på kontoen for penge, der skal bruges dertil. At man så vil bruge alt for mange penge på unødige opgaver, er en helt anden ting. Vi foretager en prioritering, og jeg er helt sikker på, at motorvejen Kolding-Esbjerg vil få en ret høj placering, når vi skal til at foretage den.

Men må jeg så sige til hr. Arne Melchior, at når han siger, at der aldrig har været nogen, som har udtrykt interesse for at finansiere Storebæltsforbindelsen privat, så passer det jo ikke. Første gang Fremskridtspartiet fremsatte forslaget – men det var kun første gang, det vil jeg godt indrømme – da var der ikke mindre end 7 firmaer, der henvendte sig til os og viste meget stor interesse for sagen. Jeg har tidligere nægtet at oplyse, hvilke firmaer det var, for det bad de om, så det kunne jeg ikke. Men jeg vil da godt røbe for hr. Arne Melchior i dag – for nu er der efterhånden gået så lang tid, at det ikke skader vedkommende firma på nogen som helst måde – at et af dem var et hollandsk-dansk firma, som byggede det fremskudte dige ved Tøndermarsken. Det vil jeg godt sige til hr. Arne Melchior.

At de så ikke har henvendt sig i ministeriet, er en helt anden ting, for det er da klart, at når der sidder en minister, som udtaler sig direkte negativt om privat finansiering, så gør man det ikke. Grunden til, at man ikke gør det, er selvfølgelig, at man ikke ønsker at skade egne interesser, for man vil jo også gerne have nogle job fremover, også selv om det ikke skulle gå så dan, at det blev privatfinansieret.

Formanden:

Hr. Arne Melchior for en kort bemærkning, og så er det trafikministeren.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Dohrmann røbede en hemmelighed: det var et dansk-hollandsk firma; det var der ingen der blev klogere af. Der er altså nogle, der ikke ønsker deres navn frem, nogle anonyme mennesker, der har henvendt sig til hr. Dohrmann, og de vil også nu, 7 eller 8 år efter, stadig væk

have lov til at være anonyme. Min oplysning fra før står altså stadig væk ved magt.

Jeg har aldrig hørt, at driftige folk i det private erhvervsliv skulle være så sløve, hvis de havde et godt tilbud at komme med, at de ikke skulle fremsætte det på anden måde end hviske det i øret på hr. Dohrmann i en privat samtale. Derfor er den oplysning, jeg gav før, aldeles uimodsagt, fordi den er uimodsigelig.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Hjertelig tak for en meget positiv modtagelse, jeg kan vel næsten sige enstemmig tilslutning til forslaget. Det lover godt for fremtiden. Forslaget må ses i sammenhæng med Storebæltsaftalen, selv om Esbjerg-Kolding-strækningen ikke direkte er omfattet af aftalen.

Det har som nævnt i bemærkningerne været overvejet, og det har også været omtalt nogle gange, om man som et første trin kunne nøjes med at etablere en bred tosporet motortrafikvej, der forberedes til senere udbygning til motorvej. En sådan motortrafikvej ville kunne have tilstrækkelig kapacitet i åbningsåret og i en række år herefter, og man ville i første omgang kunne spare 185 mio. kr.

Imidlertid svarer de forventede trafiktal på en motorvej til de forventede trafiktal på motorvejen mellem Århus og Ålborg på lange strækninger. Endvidere har der i de senere år været en kraftigere erhvervsudvikling i Vestjylland end i den øvrige del af landet. Hvis denne udvikling fortsætter, vil kapaciteten på motortrafikvejen hurtigt blive utilfredsstillende. Det er på den baggrund og i øvrigt i overensstemmelse med stærke lokale ønsker, at jeg foreslår en motorvej anlagt straks.

Som følge af fordyrelsen af anlægget forudsættes motorvejen, hvilket flere har kritiseret, først færdig i 1998, medens de øvrige store anlæg, som har sammenhæng med Storebæltsaftalen, skal være færdige i 1996.

Nogle af de spørgsmål, som er rejst, vil jeg søge at besvare så godt som muligt. Jeg synes, at hr. Bakholt var hård her sidst i januar, da han sagde, at der ingen planlægning og ingen prioritering var. Det er sådan, at jeg deler det synspunkt, at vi først og fremmest skal anlægge vejene dér, hvor trafikken enten er eller vil komme. Det tror jeg er et holdbart synspunkt, og det har også været lagt til grund. Hr. Bakholt, men også andre, f.eks. hr. Ernst B. Schmidt og hr.

[Trafikministeren]

Arne Melchior i en noget modereret form, har ønsket at fremskynde denne motorvej. Jeg kan sige, at – som nogle har lagt mærke til – jeg kun har været trafikminister i 17 dage, men hvis jeg skulle opfylde alle de ønsker, som der i den periode er kommet fra lokale, der er valgt til Folketinget, blev det ikke i 1998, vi ville kunne åbne motorvejen mellem Kolding og Esbjerg. Derfor forstår jeg også de drilske bemærkninger, der er fremsat fra flere sider om andre landsdele, men jeg skal undlade ved denne lejlighed at gå ind i den debat.

Jeg takker altså for den meget venlige modtagelse, og jeg vil selvfølgelig give tilsagn om, at jeg vil bestræbe mig for på bedste måde at besvare de spørgsmål, som udvalget måtte finde anledning til at stille under behandlingen af lovforslaget.

Bakholt (S):

Jeg er også enig med ministeren, når han siger, at det vil være fornuftigst og rigtigst fra starten af at anlægge en motorvej på strækningen.

Når jeg siger, at der ingen plan er i det, er det, fordi det først kommer i gang så sent, som det gør. Når ministeren siger, at man skal lægge vejene dér, hvor trafikken er, så er vi enige, men der bliver jo ingen motorvej foreløbig. Jeg har prøvet at sige til ministeren, at vi må tidligere i gang. Der er også andre partier i Folketinget, der har udtrykt det samme ønske, og derfor er jeg sikker på, at ministeren kunne få de nødvendige bevillinger til at starte på et tidligere tidspunkt.

Det ville være synd, hvis vi ikke kom i gang i denne regerings tid og under den nuværende trafikminister, og det er der stor risiko for, hvis ministerens plan holder. Nu har ministeren fremsat lovforslaget, og så er det med at komme i gang, hr. minister, og der er stor tilslutning til, at det kommer til at ske hurtigere.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Ud-

valget om Offentlige Arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 134:

Forslag til lov om drift af færgeruter.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.

(Fremsat 13/12 88).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Trafikministeren (Knud Østergaard):**

I perioden 1983–85 blev der tre gange behandlet et forslag til folketingsbeslutning om indførelse af en tilladelsesordning for færgefart mellem danske havne, men hver gang blev forslaget afvist af et flertal.

Under behandlingen modtog Folketingets udvalg to lovskitser, som var udarbejdet i Trafikministeriet, til illustration af, hvorledes en reguleringsordning rent teknisk ville kunne udformes. Jeg kan konstatere, at lovforslaget svarer til en af disse skitser, idet den eneste ændring er, at der nu også foreslås indført en tilladelsesordning for færgeruter mellem danske og udenlandske havne.

Det er min opfattelse, at der ikke er behov for nogen generel tilladelsesordning, hverken i relation til de indenlandske eller de internationale færgeruter. Indførelsen af en sådan ordning vil indebære et afgørende brud med det princip om havenes frihed, som har været dansk søfartspolitik gennem årene. Regeringen er imod en ændring af denne politik. Forslaget vil endvidere være i strid med regeringens ønske om afbureaukratisering, idet forslaget lægger op til øget administration.

Efter forslaget skal der gives tilladelse til alle eksisterende færgeruter i en periode af indtil 30 år. Det er således kun nye ruter, som kan hindres oprettet i henhold til loven. Der kan næppe påregnes oprettet ruter til de små eller de mindre øer uden offentlig støtte, og der er derfor ikke behov for en særlig tilladelsesordning, idet støtteordningerne giver den tilstrækkelige reguleringsmulighed.