

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 145 stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om svangskabsafbrydelse [af Inge Krogh m. fl.].

(Lovforslag nr. 190. Fremsat 3/2 76. Første behandling 19/3 76. Betænkning 11/5 76. Anden behandling 18/5 76).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sættes til forhandling.

Hagen Hagensen (KF):

Ved anden behandling skete der det, at det ændringsforslag, der var stillet af de oprindelige forslagsstillere og bl. a. også af mig, uden vor foranledning blev stemt ned. Derefter er der det oprindelige lovforslag tilbage, og jeg beklager at måtte sige, at vi i den udformning, det har, ikke kan stemme herfor, men vil stemme imod dets vedtagelse.

Lovforslaget

forkastedes med 123 stemmer mod 8; 14 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Formanden:

Der må være mere ro.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om sterilisation og kastration. [Sterilisation af mænd uden for sygehuse].

(Lovforslag nr. 202. Fremsat 5/2 76. Første behandling 19/3 76. Betænkning 13/5 76. Anden behandling 18/5 76).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 145 stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om lig-syn m. v.

(Lovforslag nr. 20. Fremsat 9/10 75. Første behandling 23/10 75. Betænkning 6/5 76. Anden behandling 18/5 76).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges med 122 stemmer mod 24.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.

(Lovforslag nr. 187. Fremsat 3/2 76. Første behandling 20/2 76. Betænkning 12/5 76).

Der var stillet 9 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Henning Jensen (S):

Efter et langt og grundigt udvalgsarbejde kan mit parti anbefale vedtagelse af lovforslaget om visse hovedlandevejsstrækninger med det af flertallet tiltrådte ændringsforslag stillet af ministeren. Dette betyder ophævelse af bemyndigelsen vedrørende forbindelsesmotorvejen på Amager. Vi hilser

[Henning Jensen.]

velkommen, at der er et klart flertal for at flytte motorvejen inden for digerne på Amager. Det er en mere miljøvenlig løsning og betyder også en besparelse på ca. 30 mill. kr.

I den forbindelse har der været en lang række lokale ønsker om, at den forbindelse, der skal være over Kalveboderne, ikke bør være den broforbindelse, som flertallet peger på, men en tunnelforbindelse. Jeg vil gerne understrege, at en sådan løsning vil betyde en merudgift på adskillige hundrede millioner kroner, og bl. a. af den grund kan vi ikke anbefale en sådan løsning.

I udvalget har der også været røster fremme om, at de 30 mill. kr., man sparer ved at flytte det oprindelige projekt inden for digerne, kunne bruges til andet trafikmæssigt formål. Også dette vil jeg gerne tage afstand fra, selv om det måske nok kunne være fristende at løse nogle af de andre presserende trafikopgaver, som vi har i vort samfund.

Visse partier, som står i forreste række, når det drejer sig om besparelser, er fremkommet med forskellige ønsker om at bruge disse 30 mill. kr. Jeg finder det noget besynderligt, når vi nu ved, at vi skal spare også på det trafikale område, at fremkomme med sådanne ønsker netop fra de partier, som prioriterer besparelserne særlig højt.

Mit parti erkender også nødvendigheden af, at der gøres noget ved støj- og dermed miljøproblemerne i og omkring Folehaven i forbindelse med Vestmotorvejsindføringen, og hilser velkommen, at der optages forhandlinger ministeren og de lokale myndigheder imellem.

Fremskridtspartiet har stillet en række ændringsforslag i forbindelse med en ændret linjeføring af Sjællandsmotorvejen, således at broforbindelsen ændres fra en Farøforbindelse til en Masnedøforbindelse. Vi må afvise dette, og jeg skal henvise til mine bemærkninger ved første behandling. Vi finder fortsat grundlag for at anbefale Farølinjen, som i øvrigt bakkes kraftigt op på lokalt plan.

Spørgsmålet om to eller fire spor på motorvejen mellem Skovby og Rise Hjarup i Sønderjylland har været genstand for megen debat i trafikudvalget. Vi må fastholde det rimelige i at udlægge vejen i de to spor som

foreslået af ministeren. Svarene på de mange spørgsmål, der er stillet om netop dette problem, bekræfter det forsvarlige i at udlægge vejen i to spor med henblik på en udbygning i fire spor på et senere tidspunkt.

I den forbindelse har trafikudvalget også drøftet henvendelser fra forskellige erhvervsorganisationer og amtet og kommunalbestyrelserne i Sønderjyllands amt om en højere prioritering af Sønderborgvejen. Dette problem kan selvsagt ikke løses i forbindelse med dette lovforslag, men jeg hilser velkommen, at både ministeren og store dele af udvalget er forstående over for, at Sønderborgvejsproblemet bør prioriteres højt i forbindelse med kommende lovgivning.

Jeg skal også hilse med meget stor tilfredshed, at der stort set er enighed om — jeg tror kun, det er venstresocialisterne, der går imod — at Allsundbroforbindelsen realiseres.

Når nu dette lovforslag vedtages ved tredje behandling om kort tid, føler mit parti, at vi har et godt trafikpolitisk lovforslag hjemme, som løser en lang række af de presserende trafikopgaver, som længe har været ønsket realiseret. Jeg kan derfor på mit partis vegne anbefale det af ministeren stillede ændringsforslag og må anbefale, at vi afviser de af mindretallet stillede ændringsforslag.

Hovmand (V):

Jeg vil gerne indledningsvis fastslå venstres positive stilling til dette lovforslag, idet vi dog forudsætter, at der her i tinget vil være et klart flertal for de ændringer, som vi har foreslået eller er medforlagsstillere til.

Når vi indtager denne holdning, skyldes det ikke, at vi i et og alt er tilfredse med alle enkeltheder, men at vi finder, at lovforslagets positive sider klart opvejer de negative, som jeg senere skal vende tilbage til.

Det væsentligste og mest positive ved forslaget er efter venstres opfattelse, at der her lægges op til en effektiv økonomisering med de i forvejen reducerede midler, der er til rådighed for motorvejsbyggeri her i landet. Venstre er af den principielle opfattelse, at det er vigtigt inden for de begrænsede midler, der nu er til rådighed, at prioritere etableringen af et sammenhængende overordnet vejnet højt. Jeg tror, at der her i tinget er et klart flertal for dette synspunkt. Jo før vi

[Hovmand.]

får etableret et overordnet vejnet, jo større sikkerhed og jo større besparelser vil der kunne opnås inden for den samlede vejsektor.

Lovforslaget lever efter vor opfattelse op til denne målsætning med indstilling om at gennemføre princippet om de tosporede motorveje, det, jeg vil kalde økonomimotorveje.

Venstre har den opfattelse, at vi for hurtigt at få etableret et sammenhængende landsdækkende motorvejsnet opnår flere besparelser og større sikkerhed ved at bruge de midler, der er til rådighed, til at bygge økonomimotorveje dér, hvor der ikke er tilstrækkeligt behov for at etablere et fuldt udbygget motorvejsnet med det samme.

Vi fremførte dette synspunkt allerede under første behandling, og de meget omfattende undersøgelser, som siden er forelagt udvalget, understreger meget klart, at venstre havde ret i dette synspunkt. Naturligvis kan der være særlige lokale forhold, som tilsiger en undtagelse fra dette hovedprincip, og som for enkelte af venstres medlemmer har været mere afgørende, men generelt kan vi sige, at vi er overbevist om, at vi sparer flere menneskeliv og penge ved at bruge de midler, der er til rådighed, til at nøjes med halve motorveje dér, hvor der ikke er tilstrækkeligt grundlag for at bygge en hel.

Ud fra en række forudsætninger har besvarelsen i udvalget af spørgsmål 26 dokumenteret, at vi undgår ca. 25 pct., altså omkring en fjerdedel, af ulykkerne på vore motorveje ved at gennemføre dette princip. Hertil kommer den økonomiske fordel, som ligger i, at vi får mulighed for at færdiggøre det sammenhængende vejnet tidligere end ellers, således at vi hurtigere får gennemført en aflastning af det sekundære vejnet. Uden at vi har mulighed for at nævne konkrete tal, er der næppe tvivl om, at besparelserne ved princippet om disse økonomimotorveje på længere sigt løber op i nicifrede beløb.

Jeg skal herefter kort beskæftige mig med de enkelte projekter. Hvad angår Vallensbæk-Amagermotorvejen er det tilfredsstillende for venstre, at vi har opnået den nødvendige tilslutning til de ønsker, vi fremsatte under første behandling, nemlig for det første at spare 30 mill. kr. ved at lægge motorvejen ind på Vestamager og for det

andet at ophæve den skitserede digemotorvej. Herudover er vi for det tredje tilfredse med, at det er lykkedes under udvalgsarbejdet at få et klart flertal bag opfordringen til ministeren om at søge etableret en yderligere miljømæssig forbedring af forholdene omkring Folehaven, P. Knudsens Gade m. v. Vi kunne naturligvis have ønsket os, at disse spørgsmål havde været bedre afklaret inden behandlingen af lovforslaget, men vi har bemærket den vilje til løsning, der ikke alene er kommet til udtryk fra Københavns og Hvidovre kommuner og hovedstadsrådet, men som altså nu også har fået tilslutning fra flertallet i udvalget. Jeg går ud fra, at ministeren accepterer denne tilstand.

Må jeg herudover tilføje, at vi fra venstres side ikke afviser yderligere miljømæssige forbedringer i forbindelse med de af bl. a. Hvidovre kommune fremførte ønsker omkring Kalvebodløbet og ved jernbanen og Gl. Køge Landevej. Vi forudsætter blot, at sådanne forbedringer ikke betyder en yderligere belastning for statskassen.

Med hensyn til Sydmotorvejen har det for venstre været vigtigt at få sikret en tilfredsstillende løsning af problemerne med en videreførelse til Saks København, hvilket det nu er lykkedes at skabe flertal for.

Spørgsmålet om linjeføringen har som bekendt været drøftet før i dette høje ting. To gange tidligere, i 1970 og i 1972, har folketinget i enighed vedtaget Farølinjen og så sent som for nogle få måneder siden for tredje gang gennem en meget klar flertalsindstilling fra trafikudvalget fastholdt denne linjeføring, som i øvrigt bakked op af et klart flertal af kommunalbestyrelsesmedlemmer i de direkte berørte kommuner og af 29 ud af amtsrådets 31 medlemmer.

Vi kan heller ikke i venstre følge fremskridtspartiets ønske om nu at ændre den linjeføring, som man i flere års planlægning har indstillet sig på. Det har været fremført, at motorvejsanlægget over Farø kostede mere end et motorvejsanlæg over Masnedø. Det har også været fremført, at forbruget af landbrugsjord skulle være større, ligesom man har ment, at anlægget hurtigere kunne gennemføres over Masnedø. Ingen af disse påstande har holdt til en nærmere prøvelse i udvalget. Anlægspris og jordforbrug er stort set ens, og anlægstiden er oven i købet 3 kvartaler kortere ved Farølinjen.

[Hovmand.]

Hvad angår den sønderjyske motorvej, går vi som tidligere nævnt ind for økonomi-motorvejen, som på den samlede sønderjyske strækning medfører en mindredgift på vel godt og vel 50 mill. kr.

Endelig er vi, som det fremgår af betænkningen, indstillet på at finde en bedre løsning af problemerne med tilkørselsvejene.

Lad mig til slut understrege, som jeg gjorde det under første behandling, at vi glæder os over, at det med denne lovgivning lykkedes at få sikret en tilfredsstillende løsning af vejforbindelserne til Als, som har stor erhvervsmæssig betydning.

Glensgård (FP):

Det må være en glædens dag i dag for ministeren, når han efterhånden ser, at han har fået skaffet et flertal for en lovgivning, som absolut burde være flere love. Vi har talt om det før, men der er tilsyneladende skabt et forlig om at gennemføre dette lovforslag, som består af vidt forskellige ting.

Fremskridtspartiet ser med megen skepsis på, at ministeren kommer til folketinget på denne måde. Vi har sagt det før. Vi spurgte under første behandling, om ministeren var villig til at skille denne lovgivning ad. Ministeren afviste det under første behandling, ministeren har afvist det under samråd i udvalget, og nu står vi altså over for at skulle tage stilling til en lovgivning, som omfatter, jeg er lige ved at sige både det i himlen og det i helvede. Vi står i hvert tilfælde og skal tage stilling til, om vi vil acceptere en total misforståelse omkring en linjeføring over Farø. Hvis ikke vi vil acceptere det, så stemmer vi samtidig imod noget, som er aldeles nødvendigt. Men det er altså det dilemma, ministeren har sat os i, og jeg kan godt se, at ministeren sidder og fryder sig over det.

Fremskridtspartiet har stillet et ændringsforslag om Storstrømsforbindelsen, hvor vi simpelt hen siger, at det er fuldstændig tåbeligt, at dette folketing går så vidt, at det siger, nu skal vi til at køre en 6-7 km længere, blot fordi en trafikminister, ikke den nuværende, men den forhenværende, kom ind på en idé om, at man nu skulle lægge linjeføringen over Farø. En linjeføring over Masnedø er for det første kortere, men

den har også for den økonomiske tilstand, regeringen har været med til at føre landet ud i, den fordel, at den er betydelig billigere. Men det ser trafikministeren fuldstændig stort på, bare han får sin Farøforbindelse vedtaget. Det er der desværre noget der tyder på at han gør, og det kan vi kun dybt beklage.

Med hensyn til ændringsforslaget om de 2- og 4-sporede motorveje i Sønderjylland så er fremskridtspartiet delt i denne sag. Der er en forskellig vurdering i gruppen af, om det på nuværende tidspunkt er en besparelse, der er så stor, at den kan opveje den merudgift, som kommer på et senere tidspunkt. Jeg er i denne sag enig med ministeren, og det gør jo, at jeg normalt er meget skeptisk, men jeg tror alligevel, at ministeren i denne sag har set på økonomien. Måske har han haft et par embedsmænd med, og det har nok ikke gjort det ringere.

Vi takker for, at ministeren i dette lovforslag har fået spørgsmålet om Allsundforbindelsen ind. Ministeren husker jo nok, at vi overvejede en lovgivning sidste år, hvor ministeren stillede sig velvilligt over for at tage den med i denne lovgivning.

Men stadig væk står vi over for, som jeg indledte med at sige, at vi nok til syvende og sidst bliver pisket til at stemme imod noget, som vi absolut mener er en nødvendighed. Men det må tredjebehandlingen selvfølgelig afgøre.

Fremskridtspartiet er enig i, at digemotorvejen, motorvejen på Amager, er en fordel. For det første sparer vi 30 mill. kr., men desuden mener vi rent miljømæssigt også, at det er bedre, den ligger deroppe, i stedet for at den ligger midt ude i Kalvebodløbet. Det er et forslag, som er stillet under første behandling både af venstre og af hr. Arentoft. Ministeren har taget det til sig, og det takker vi ministeren for. Men ellers må vi nok sige, at vi har ikke ret meget at takke ministeren for omkring det foreliggende lovforslag.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Der er jo tre hovedelementer i det hovedlandevejsforslag, som vi har til behandling. Der er Farøforbindelsen, og det fremgår af betænkningen, at jeg på gruppens vegne er gået ind for en fastholdelse af den forbindelse, der én gang er besluttet. Jeg kan medde-

[Bilgrav-Nielsen.]

le, at der er enkelte medlemmer af gruppen, der vil stemme for det ændringsforslag, som er stillet af fremskridtspartiet.

Om forbindelsen over Kalveboderne, altså Køgebugtmotorvejens videreførelse, vil jeg gerne sige, at jeg synes, vi har fundet en god formulering med hensyn til den konsultation eller det samarbejde, der nu skal finde sted mellem ministeriet og de berørte kommuner med hensyn til at finde en løsning på de miljøproblemer, der kan være ved overføring over Avedøre Holme. Vi er tilfredse med, at vi har fundet en løsning med hensyn til at trække motorvejen ind bag diget på Vestamager. Jeg må måske i den forbindelse gøre den sidebemærkning, at vi nok derved har gjort det endnu mere usandsynligt, at vi får en ny og for mit vedkommende helt uønsket bebyggelse på Vestamager. Men det har medført, at der har kunnet spares 30 mill. kr. på det lovforslag, der foreligger, og det er en god ting.

Det tredje led i lovforslaget er en strækning af den sønderjyske motorvej, og her har det radikale venstre sammen med andre partier stillet et ændringsforslag til lovforslaget. Vi mener, det er forkert, at man nu midtvejs mellem to motorvejsstrækninger, som er færdigbygget eller under udbygning som 4-sporede motorveje, indsnævrer til en 2-sporet vej. Så nytter det ikke noget, at hr. Hovmand nok så meget forklarer, at det er en bred 2-sporet motorvej, ja, endda en bred 2-sporet økonomimotorvej. Det bortforklarer ikke den omstændighed, at der bliver tale om, at man indsnævrer nettet til en bredde af det halve af det, man har etableret sig med. Det betyder — det har vi fået sikkerhed for efter de svar, vi har fået på spørgsmål i trafikudvalget — at det vil være nødvendigt, når man kommer f. eks. sydfra op mod Åbenrå på en motorvej, hvor hastigheden formentlig vil være tilladt op til 110-120 km i timen, at påbyde, at hastigheden sættes ned på denne mellemliggende strækning til 90 km. Vi ved godt, hvordan det vil komme til at forløbe, man vil nå et godt stykke op på denne indsnævrede del af vejen, før man virkelig får hastigheden reguleret ned.

Hr. Hovmand talte om, at det faktisk var mere sikkert med en bred 2-sporet økonomimotorvej end med en almindelig motorvej.

Det er nok det mest fantastiske, man endnu har hørt i diskussionen om sikkerhedsproblemerne på vejene. For det første ved vi, at en af de væsentligste faktorer sikkerhedsmæssigt set er, at der er en adskillelse på en motorvej af kørslen i de to retninger. Det, man gør her, er altså, at man presser 4-spors trafik ind på 2 spor.

Man kan godt sige, at der her er tale om trafiktal, der ikke er så store som andre steder, hvor vi må nøjes med mindre anlæg, og det er rigtigt, men hvad der ikke er taget højde for, er, at trafiksamsetningen på den sønderjyske motorvej er en helt anden. Det er dokumenteret over for os fra det sønderjyske amtsråd, at den sønderjyske motorvej og de sønderjyske veje i det hele taget har en islet af lastvognstog, som er betydelig højere end den, man har på andre veje, ja, er den højeste, der overhovedet forefindes på veje i Danmark. Og det betyder jo, at når man indsnævrer og presser hastigheden ned, så tvinger man bilisterne ud i overhalingsmanøvrer, formentlig i stort tal. Derved tror jeg at der opstår en ulykkesrisiko, som vil være meget betydelig.

Jeg synes i betragtning af, at det, man her foreslår, er et indsnævret projekt til 42 mill. kr. eller deromkring, som i løbet af få år — det er jo indrømmet — skal udvides til at være et 4-sporet, og at man her på dette projekt i første omgang sparer 12 mill. kr., for senere at måtte erkende, at de 12 mill. kr. ikke slår til, når vejen skal udbygges, så man kommer op på en 18-20 mill. kr., er det galt, at man på et sådant sted, hvor man erkender at der er behov for et 4-sporet anlæg, reducerer. Og jeg må sige til hr. Hovmand, som så stærkt talte om, at dette faktisk var en sikkerhedsmæssig foranstaltning, at vi nok bliver nødt til at erindre os, at det er venstres standpunkt, den dag vi må konstatere, at det forholder sig stik modsat med denne vejstrækning.

Jeg skal også gøre bemærkninger om den side af sagen, der har at gøre med tilslutningsvejene til den sønderjyske motorvej. Det er jo ikke korrekt, som hr. Hovmand antydede, at der var skabt afklaring af de forhold. Det forholder sig modsat, medmindre man altså tilslutter sig den mindretalsudtalelse, der er i betænkningen, fra enkelte partier om, at der senest samtidig med omhandlede motorvejsstræknings etablering

[Bilgrav-Nielsen.]

er skabt en tilslutning fra Sønderborgvejen til motorvejen. Hvis man kan enes om det, så er der skabt en afklaring, men hvis man fortsat vil lade spørgsmål om Sønderborgvejens tilslutning flyde, så er der ikke skabt nogen afklaring.

Med disse bemærkninger kan jeg sige, at vi vil indstille, at man stemmer for ændringsforslag nr. 1 om en 4-sporet motorvej. Derved risikerer man jo ikke at pålægge staten øgede omkostninger i forhold til lovforslaget som helhed. Der er stadig en besparelse på, hvad kan det blive, ca. 20 mill. kr. på motorvejsforslaget i forhold til det, der blev fremlagt. Det radikale venstre kan anbefale forslaget med vedtagelse af det ændringsforslag, som vi har været med til at stille.

Kurt Brauer (SF):

Folketinget har haft alle chancer for at klare det her op, sådan at der kom et tåleligt resultat ud af det. Befolkningsgrupper, pressionsgrupper, kommunalbestyrelsesmedlemmer fra alle de berørte områder, har henvendt sig til os om det og forklaret os, hvordan man burde lovgive på disse områder, således at resultatet blev antageligt. Det har folketingsflertallet, så vidt det fremtræder indtil nu, imidlertid ikke brudt sig synderligt om. Man har rodet en 4-5 forskellige planlægningslementer sammen i ét lovforslag, og på den måde er det blevet muligt sådan at få manipuleret sine synspunkter igennem, fordi man kunne købslå om enkelte punkter her og dér med hinanden, og derfor er det endt, som det er.

Socialistisk folkeparti har det f. eks. på den måde, at vi finder, at en 4-sporet vej i Sønderjylland er i bedste tråd med vores indstilling fra redegørelsesdebatten om trafikanliggander her, idet vi mener, at det såkaldte store motorvejs-H bør gøres færdig. I hvert fald bør de to lodrette ben i H'et gøres færdig. Vi er imod Færølinjen i modsætning til, hvad vi har været tidligere, fordi vi har ladet os overbevise af de eksperter på stedet, som har argumenteret, synes vi, meget, meget sagligt. Vi er mod det, som vil gå over i historien som Avedøre Holme-skandalen, for der er jo ikke, som hr. Bilgrav-Nielsen nævnte det, tale om, at miljøproblemer kan opstå. Hvis lovforslaget gennemføres i den skikkelse, det nu har, er der sikker-

hed for, at man simpelt hen saboterer muligheden for en sund og rimelig udbygning af de rekreative områder for meget store dele af befolkningen deromkring. Vi er for Alssundbroen, ikke fordi vi ser den som noget godt i sig selv, men fordi den er blevet en nødvendighed, eftersom vores lokaliseringspolitik i Danmark jo skriger til himlen om fornuft. Vi er selvfølgelig for sletningen af Sverigesmotorvejen med tilhørende digemotorvej.

Alle disse ting vil nu blive mishandlet, når vi går til afstemning ved anden behandling, det føler jeg mig sikker på efter at have oplevet udvalgsarbejdet og efter at have hørt ordførerne her fra talerstolen. Lovforslaget vil altså efter afstemningerne ved anden behandling fremtræde sådan, at ingen af vore synspunkter til fulde er blevet tilgodeset, og derfor agter vi at stemme imod ved tredje behandling.

Lowzow (KF):

Fra det konservative folkepartis side kan vi sige, at der under udvalgsbehandlingen ikke er sket noget, der har kunnet få os til at ændre synspunkt med hensyn til de ting, som vi tog stilling til ved førstebehandlingen.

Jeg må, for at tage de enkelte projekter, sige, at vi selvfølgelig er glade for, at Sønderborgbroen er gået igennem, og mener, det må være en stor fordel for området. Ved vores besigtigelse dannede så vi, at der virkelig var behov for denne bro, og vi håber, at den kommer hurtigt igennem.

Tilslutningen til hovedvejen fra Sønderborg mener vi det er helt rigtigt at man forhandler videre om. Der var for mange indførsler på hovedvejen, og vi håber, det kan forenkles, således at de forskellige byers standpunkter kan forenes. Det er urimeligt, at man ikke kan finde en samlet løsning for dette, og det håber vi ministeren vil vise at han kan formidle.

Så kommer vi til spørgsmålet om det motorvejsstykke, der lægges ind på Sydmotorvejen i Jylland, og dér må jeg sige, at vi er meget skuffede over venstres indstilling. Venstres ordfører og partiet venstre har her det fulde ansvar for, at man nu i Sønderjylland bryder motorvejs-H'et med en 2-sporet landevej. Det er — jeg kan ikke sige det stærkt nok — med stor sorg, vi virkelig må konstatere, at trods det pres, vi har prøvet

[Lowzow.]

at lægge på venstre for at tage en fornuftig beslutning her, fastholder de den fuldstændig forkerte investering, som finder sted i Sønderjylland i denne omgang.

At kalde en 2-sporet vej for en økonomimotorvej, er at omgå sandheden ganske forfærdeligt. En 2-sporet vej er ingen motorvej; der er ingen midterrabat. Man skal overhale i den modsatte vejbane, og man har chancen for at køre ind i modgående trafik. Det er altså ikke en motorvej. Så må man såvel fra ministerens side som fra venstres side indrømme, at man opgiver at bygge motorvej på dette stykke og indlægger et stykke højt prioriteret hovedlandevej. Det er nemlig, hvad man gør. Det kan være, at vi fremover i Danmark må indrømme, at vi ikke har råd til at bygge motorveje. Det er meget muligt, som økonomien bliver, at vi ikke har råd til den investering, men så skal man i hvert tilfælde ikke prøve at pådutte hverken udlændinge eller borgerne i landet, at man bygger økonomimotorveje. Man kan også sige, det er optrappede cykelstier. Jeg er ligeglad, hvad det er; det er i hvert tilfælde ikke motorveje. Man kan ikke få en midterrabat, man får eventuelt fartgrænser på den, man kan ikke overhale frit, og man får et falsk billede for udlændinge, som kommer til landet og forventer, at der er motorvej bygget på dette stykke. Når de kommer dertil, så er der en ganske almindelig landevej, der dog har nogle andre indføringer, men det er den eneste forskel.

Jeg må altså sige, at vi er skuffede, og at vi er meget kede af det og absolut vil anbefale, at venstre selv på dette sene tidspunkt hjælper med til at få logik ind i det sønderjyske motorvejsbyggeri og går ind for, at vi får en 4-sporet vej i Sønderjylland.

Med hensyn til spørgsmålet om indføringen til Amager er vi glade for, at man har fået vejen lagt ind på den anden side af diget, det er helt logisk. Jeg takker ministeren for, at han har taget denne stilling, og vi har jo dermed også sparet de 30 mill. kr., hvoraf vi med rimelighed kunne bruge de 12 i Sønderjylland.

Det er givet, at der er store problemer omkring Folehaven. Vi har i de sidste par dage fået breve fra andre kommuner, der, så snart man talte om at afbryde motorvejsstykket ind til Folehaven, har lavet lige så

meget vrøvl over det som andre kommuner, der har ønsket det nedlagt. Det vil sige at der som altid ved sådan nogle spørgsmål om indføring i bolig-tætte områder er meget stærke problemer. Jeg er tilfreds med, at man her har lovet forhandling fra ministeriets side. Jeg er også enig i, at hvis man vil have ændringer i tilkørslen til vandet, der gør det dyrere, så må det i lighed med, hvad vi vedtog ved Lyngbyvejens indføring, være sådan, at staten har givet et budget til et projekt, og hvad der kommer af udgifter ud over det, må man dække lokalt, hvis man vil have noget, der er bedre.

I spørgsmålet om Farølinjen er der ikke noget nyt fra konservativ side. Vi holder ved Farølinjen. Vi ser den stadig væk som en del af et større trafikbillede og mener ikke, der er nogen løsning i den Masnedøændring, der er fremlagt fra anden side. Et enkelt medlem af vores gruppe vil i lighed med ved tidligere afstemninger stemme for Masnedølinjen og imod Farølinjen.

Det vil sige, at det konservative folkepartis stilling bliver således, at vi stemmer ja til ændringsforslag nr. 1, nej til ændringsforslag nr. 2 og de dertil knyttede ændringsforslag og ja til ministerens ændringsforslag nr. 9.

Jeg skal dog bemærke, at når vi taler om motorvej eller ikke, 4-sporet, 2-sporet, så er der med den beslutning, der er taget her, om, at vi går ind for en 4-sporet motorvej i Sønderjylland, ikke taget nogen fremtidig beslutning om, om man har råd til at bygge 4-sporede veje alle andre steder i Danmark. Det betyder blot, at her er der et stykke, som lægges ind i en bestående motorvejsnet, der starter i det sydlige Europa og ender ved den anden udgang af Danmark i løbet af få år, altså op til Sverige, en virkelig europæisk gennemgående forbindelse, hvoraf selvfølgelig Storebæltsbroen er en del. Her mener vi at vores stilling er den eneste rigtige.

Svend Erik Sørensen (KrF):

Som det fremgår af betænkningen til dette lovforslag, kan kristeligt folkeparti i alt væsentligt tilslutte sig dette lovforslag; hvis hovedsigte jo er fuld udbygning af det store H i motorvejsnettet. Som jeg fremhævede under førstebehandlingen, gør vi det ud fra såvel økonomiske som sikkerheds-

[Svend Erik Sørensen.]

mæssige grunde, men vi gør det også, fordi vi mener, at motorvejene er med til at forbedre sikkerheden og miljøet i de tilstødende områder.

Det primære for os er dog sikkerheden. Derfor må kristeligt folkeparti tage afstand fra lovforslaget, når det gælder strækningen Rise Hjarup-Skovby. Her mener vi, at det eneste fornuftige er, at vi bygger en 4-sporet motorvej nu og ikke venter 10, 15, 20 år. Beregningen af kapitalværdien for henholdsvis 2-sporet og 4-sporet vej viser jo et minimalt beløb i den store sammenhæng, så hvorfor vente? Det er jo da nok rigtigt, selv om man skal være forsigtig med prognoser, at den 2-sporede vej kapacitetsmæssigt vil være dækkende i adskillige år, men med en stadig stigende trafik på A 10 vil det uvægerlig gå ud over sikkerheden i trafikken, der som allerede fremhævet af hr. Bilgrav-Nielsen og andre omfatter mange campingvogne og meget store lastbiler i international trafik. Det er ofte en mærkelig måde, vi forsøger at spare penge på i lille Danmark, og heller ikke vi forstår venstres stilling i denne sammenhæng.

Vi tror, at flertallet i dette ting har valgt rigtigt, når man efter megen diskussion er gået ind for Farølinjeføringen på Sydmotorvejen.

Vi hilser med glæde den nye Alssundbro. Jeg er overbevist om, at den vil få meget stor betydning ikke mindst for Sønderjyllands erhvervsliv.

Vi anbefaler, at man stemmer for vore ændringsforslag og for lovforslaget i øvrigt med det af ministeren stillede ændringsforslag.

Fuglsang (DKP):

Noget af det, som gang på gang er faldet i øjnene, mens vi behandlede de forskellige dele af dette forslag, har været, at der mangler en koordinering af de forskellige trafikområder og trafikplaner i vores land. Det er f. eks. typisk, at et af Sønderborgområdet argumenter for at få sine vejforbindelser bragt i orden, var, at man dernede stadig føler sig usikker og utryk med hensyn til DSBs planer om betjeningen af dette vigtige område. Og sådan som det har været dernede, møder vi det gang på gang; det gælder i nogen grad også ved behandlingen af Vestmotorvejen syd for København.

Det er da klart, at der her findes én række trafikproblemer, som trænger sig på, og som faktisk hurtigt skal have en løsning, men der er jo samtidig en række uløste problemer. Det er også mit indtryk, efterhånden som man behandlede netop dette forslag, at disse uløste problemer ikke blev færre, men for mig at se dukkede der stadig nye op med hensyn til alternative løsninger, støj- og miljøproblemer, hensynet til de rekreative områder osv. Jeg vil da nok sige, at flertallets forudsætning for at ændre ved en del af de ting, at hvis den lokale befolkning f. eks. krævede gennemført en tunnelforbindelse for at gøre støjproblemerne ved dette statslige anlæg mindre, ja, så måtte den lokale befolkning selv betale, finder jeg faktisk lige så uanstændig som den er enkel i hele sit ordvalg.

Alt dette viser, at i virkeligheden kan de københavnske problemer ikke løses, undtagen som en helhed, og når på sin side et statsorgan, statsbanerne, pludselig dropper Cityforbindelsen, ja, så væltes byrderne simpelt hen over på et andet statsorgan, nemlig det, som vi drøfter her.

Med hensyn til Storstrømsforbindelsen går vi ind for Masnedølinjen og vil altså støtte ændringsforslag nr. 2. Vi kan faktisk ikke se, hvem den Farølinje, som flertallet går ind for, kan være til glæde for. Den er dyrere, den er længere; det gælder både på kort og på lang sigt. Jeg vil da også gerne sige, at den flothed, man her lægger for dagen, for mig at se står i mærkelig modsætning til den efter min mening ulogiske påholdenhed, man har over for den sønderjyske motorvej. Vi kan hernede helt tilslutte os det mindretal, som står bag ændringsforslag nr. 1, og som altså går ud på straks at gøre den planlagte hovedlandevej 4-sporet.

Og endelig — jeg tror ikke, jeg har sagt det endnu — er vi i hvert tilfælde positive over for Alssundbroen.

Jes Schmidt (CD):

CD-gruppen kan i det store og hele tiltræde lovforslaget, hvad angår Farølinjen, selv om der er nogle, der ønsker Masnedølinjen. Det samme gælder for Køgebugtens motorvejsforlængelse. Jeg skal derfor indskrænke mig til de specielle sønderjyske problemer, som jo har krav på særlig op-

[Jes Schmidt.]

mærksomhed, idet det er porten ud til det Europa, som vi samarbejder med og skal samarbejde med, hvis vi skal holde vor økonomi i orden.

Jeg vil begynde med at udtrykke min tilfredshed med, at loven nu endelig giver — jeg vil takke ministeren også for det — grønt lys for bygningen af Allsundbroen, hvis nødvendighed jeg har talt om, så længe jeg har været medlem af dette ting. Når broen er færdig, vil den betyde en stor aflastning for øens erhvervsliv, som i dag er udsat for ekstraordinære udgifter netop på grund af manglende broforbindelse til fastlandet.

Vi noterer også som et pluspunkt, at man i hvert fald til dels ønsker at åbne lidt for den trafikflaskehals, som vil opstå ved Rise Hjarup ved Åbenrå, dersom forbindelsen ikke fortsætter imod nord til Skovby sydøst for Haderslev. Vi kalder dette et pluspunkt, fordi vi ved, hvordan det i dag ser ud nede ved Jagel ved Slesvig, hvor vi jo har samme situation, som vil opstå ved Rise Hjarup.

Men når dette er sagt, er det altså temmelig slut med tilfredsheden, og så er der aldeles ingen begejstring tilbage, så er det kun en skuffet landsdel, og jeg kan helt og fuldt dele de spørgsmål og den appel, som blev rettet til venstre. Venstre er jo så at sige regeringsparti nede i Sønderjylland, og dette regeringsparti er fra begyndelsen af, sammen med alle andre partier, også med socialdemokratiets repræsentanter i dette amtsråd og i byerne, gået ind for en 4-sporet motorvej. Det er meget, meget beklageligt, at der ikke straks skabes en direkte tilslutning — det skal yderligere tilføjes — fra Sønderborgområdet til den ingangværende bygning af motorvejen fra grænsen til Rise Hjarup ved Åbenrå. Det må ikke glemmes, at Sønderborgområdet tæller 75.000 borgere, og at Als er et af de store industriområder i landet med Danfoss som en af landets allerstørste industribedrifter. Jeg vil derfor opfordre til at stemme for de, respektive det, ændringsforslag, som CD har fremsat sammen med andre partier i betænkningen, om en hurtig tilslutning af Sønderborg til motorvejen.

Lige så stor er min bekymring over, at man ikke straks vil bygge strækningen Rise

Hjarup-Skovby 4-sporet. Man taler om økonomivej, men jeg må sige, at det er en uøkonomivej, man nu går i gang med at bygge. Bekymringen ville have været lidt mindre, om man havde bygget vejen videre over Skovby til Christiansfeld; så havde der været lidt mere fornøft i det. Hvad der nu synes at skulle ske, forekommer mig at være mindre klogt og ikke særlig fornøftigt. Jeg skal afstå fra de lange og detaljerede enkeltheder, som allerede til dels er nævnt af andre talere, og indskrænke mig til nogle hovedsynspunkter.

Ved at begrænse forbindelsen fra Rise Hjarup til Skovby til en 2-sporet vej begår man den store fejl, at man ikke opnår det, man siger man ønsker at opnå. Man sparer ikke noget; tværtimod er det en bekostelig besparelse.

Jeg deltager selv i den sparerunde, vi har her i folketinget, men det kan aldrig være et mål at spare forkert, at spare sådan, at det, man sparer, i virkeligheden fører til merudgifter. Vi har her med en besparelse at gøre, der i virkeligheden betyder merudgifter for landet på en uheldig måde. Hvad man tilsyneladende sparer, svinder væk som duggen for solen alene på grund af de særlige udgifter, der er forbundet med udfletningen af trafikken, først fra Rise Hjarup og senere fra Skovby. Så skal man én gang til punge det ud, man mener at have sparet, for udbygges til 4 spor skal motorvejen vel; ellers ville man jo ikke bygge 4-sporede broer som mindesmærke for en forfejlet sparepolitik ude i landskabet og heller ikke ekspropriere jorden til denne vej.

Den „besparelse“, som et flertal nu går ind for, er altså set over få år en temmelig stor merudgift for landet, og hvis man begynder at spare på den måde, ser jeg trist på den videre udvikling.

Dertil kommer, at det må anses for sørgeligt, at man undlader at knytte trafikken til det europæiske motortrafiknet. Det er en af de alvorlige indvendinger mod dette, at man undlader at udbygge motorvejen ud over Rise Hjarup nordpå. Det er ad denne vej, der kommer hundreder af millioner kroner ind i ren valuta hver sommer alene på turismens område. Om man vil eller ej, så er det dog på landevejen, vi har den store trafik fra hele Norge, fra Mellemsverige, fra Nordsverige, fra Jylland og Fyn. Krusåtal-

[Jes Schmidt.]

lene taler deres tydelige sprog, som også de, der er fugleflugtsbevejstrede, må tage ad notam.

Når dette er sagt, bør det tilføjes, at stigningstakten i trafikallene fra landegrænsen og nordpå er større end andre steder i landet, og som det allerede er sagt, har vi her at gøre med en meget tung trafik og i sommermånederne også med en langsom trafik, nemlig campingvognene. De to sidste faktorer betyder, at der opstår fare for en større ulykkehyppeghed på den 2-sporede uøkonomivej end andre steder i landet.

Jeg skal blot erindre, at man andetsteds i Europa har gjort meget dårlige erfaringer med 2-sporede veje af denne art. Jeg tænker på forsøget nede ved den tysk-østrigske grænse, ved Kufstein, hvor man for hvert dødeligt ulykkestilfælde hejser et sort flag. Der er sikkert mange, også i denne sal, der er kommet forbi og har set disse flag blafre i vinden, og flagenes tal bliver større og større. Jeg vil ikke gerne se, at Skovby-Rise Hjarup-strækningen bliver indrammet af en flagallé af sorte faner.

På denne baggrund vil jeg bede tingets medlemmer om at støtte en hel landsdels, porten til Europas, velmotiverede og enige ønske om straks at udbygge strækningen til Skovby med 4 spor. For det første for at spare penge, for det andet for at give Danmark den tilslutning til det europæiske vejnet, som ligger i Danmarks økonomiske interesse, og ikke gå hen og sende de tunge byggemaskiner bort, når de har lavet halvt arbejde.

Kurt Hansen (VS):

VS har allerede ved førstebehandlingen af dette lovforslag klart sagt fra. Vi kan ikke være med til at støtte projekter af denne mastodontstørrelse, som der givetvis vil udvikle sig nye og store skandaler omkring. Vi har set tydelige eksempler på, hvorledes lokalbefolkningen og forskellige miljøbevægelser massivt har påpeget nogle af de konsekvenser, der vil blive i forbindelse med gennemførelsen af dette forslag. De er stort set kategorisk blevet afvist. Hvis man ser på hovedtendensen i lovforslaget, som det ligger, så må man betegne det som værende en fortsættelse af den hidtidige ikke særlig

systematiske planlægning, der finder sted. Det var sagt med milde ord.

Der er et område, jeg godt vil gå lidt mere ind på, og det er problemerne omkring Farølinjen. Her ser vi jo ganske klart og tydeligt, hvorledes flere af de traditionelle nedskæringspartier massivt vil være med til at bruge flere hundrede millioner kroner på et projekt, der stort set, efter vores opfattelse i hvert fald, er helt ud i den blå luft. Flere hundrede millioner kroner, som kunne være blevet brugt til mange, mange andre ting, som kunne være blevet brugt til at bygge boliger, til at bygge skoler og til at bygge institutioner osv. Og dette sker, alt imens man skærer ned på uddannelsen på hospitalsområdet og på mange andre områder inden for den statslige sektor. Det er klart og tydeligt at se, hvordan man sætter sin prestige ind på disse projekter og skærer ned på de øvrige områder over en bank.

Det er også blevet fremhævet i debatten, ikke mindst ude omkring, når disse ting kommer til diskussion, at store anlægsarbejder, det er noget af det, der er med til at skabe arbejde. VS har hele tiden sagt, at vi ikke bare usystematisk vil være med til at bevilge kæmpemæssige beløb til store anlægsarbejder. Vi har sagt, at det skal være nogle anlægsarbejder og nogle projekter, der klart er i lønarbejdernes interesse, og det siger vi også i den her forbindelse. Derfor kan vi under ingen omstændigheder være med til at gennemføre dette forslag, som det ligger her.

Vi har påpeget, at der bør være en langt bedre kollektiv trafik. Det er noget af det, som man vil være med til at sætte endnu mere i baggrunden efter vores opfattelse ved gennemførelsen af de store projekter, som der lægges op til. Vi har påpeget ikke bare kollektiv trafik overalt for enhver pris, men udbygningen af den kollektive trafik på landsplan, således at vi ikke er med til at aftrafikere alle de yderområder, som vi måtte have. Det mener vi også at det her forslag i stor udstrækning vil være med til at gøre, og derfor må vi afvise forslaget.

Gerda Møller (KF):

Fra første færd har min indstilling til linjeføringen over Storstrømmen været til fordel for Masnedø, og der er ikke nogen af de

[Gerda Møller.]

oplysninger, der er kommet frem siden, der har kunnet rokke ved denne min opfattelse.

Men selv om der ikke er flertal for den indstilling her i tinget, så mener jeg, det må være berettiget, at der i denne debat også må være én, der fremfører, at der langt fra er enighed om Farølinjen nede på Lolland-Falster, men at mange først og fremmest på Lolland går ind for Masnedølinjeføringen. Jeg vil i den forbindelse nævne hele bevægelsen Vestbroens Venner og især det resolutionsforslag, som Maribo byråd har sendt til folketingets trafikudvalg i april måned i år, og som er en gentagelse af byrådets enstemmige vedtagelse i både 1969 og 1974. Både af hensyn til økonomi, trafiklængde og miljø er fire andre østlollandske kommuner sammen med Maribo kommune i en indstilling til amtets regionalplan gået ind for Masnedølinjeføringen.

Jeg er klar over, at disse synspunkter har man ikke villet tage hensyn til og heller ikke til den rapport fra vejdirektoratet fra juni måned 1975, som siger, at Farølinjen trafikøkonomisk er dyrere. Det kan jeg kun beklage, men må så til gengæld stemme for fremskridtspartiets ændringsforslag her ved andenbehandlingen. Jeg ønsker ikke hermed at forsinke brobygningen, kun at markere min og mange andres indstilling.

Jeg vil benytte lejligheden til at gøre opmærksom på, at hvis Farølinjen gennemføres, og det gør den jo efter al sandsynlighed, så må det være altafgørende, at hele motorvejsstrækningen samtidig gennemføres til Sakskøbing og ikke først, som ministeren har givet udtryk for i betænkningen, umiddelbart efter første etape. Hvis vi ikke får denne samtidige gennemførelse til Sakskøbing, så er der mange, der sammen med mig mener, at så får vi et trafikkaos nede på Nordfalster og dermed en forringelse af landsdelens erhvervsmæssige muligheder og fremtidige udvikling.

Dohrmann (FP):

Det er glædeligt, at fremskridtspartiets krav om bygning af en ny Allsundbro nu endelig er blevet accepteret her i folketinget, således at vi om få dage får vedtaget, at der bliver bygget denne broforbindelse, som er af uvurderlig betydning for hele Allsund-området.

Desværre har ministeren også ved denne

lejlighed dryppet malurt i bægeret. Hvis vi sammenligner de to projekter, Storstrømsbroen og motorvejsbyggeriet i Sønderjylland, så er det jo ganske simpelt ikke gennemtænkt. Det ene sted ofrer man flere penge end nødvendigt, og det andet sted sparer man et mindre beløb, men på et projekt, som efter min bedste overbevisning absolut burde have været fremmet, således at motorvejen i Sønderjylland var blevet 4-sporet straks. På den baggrund var der måske grund til at takke ministeren, fordi han ikke nøjedes med at ophøje hærvejen som et motorvejsprojekt. Jeg synes godt, at det kan sammenlignes.

Men løbet er kørt. Min sidste bemærkning skal faktisk være en opfordring til ministeren om virkelig at gøre noget ved den opfordring, som udvalget har rettet til ministeren, nemlig om, at der bliver genforhandlet vedrørende de to linjeføringer, henholdsvis fra Åbenrå og fra Sønderborgvejens tilslutning. Det er ganske simpelt spild af både penge og god landbrugsjord, som det foreløbig er vedtaget. Jeg håber virkelig, der kommer et godt resultat ud af det.

Burgdorf (KF):

Mit partis ordfører i denne sag, hr. Lowzow, har ganske udmærket klarlagt, hvilke synspunkter vi har i det konservative folkeparti på de forskellige projekter, som skal etableres her i fremtiden.

Jeg ønsker alligevel at sige et par ord netop om de lokale områder i Sønderjylland, som er så stærkt inde i billedet, og jeg skal ikke undlade at gøre det meget kraftigt ved at sige, at jeg forstår ikke den tankegang, som ligger bag, at man nu af sparehensyn vil lave en vej, som ikke er nogen motorvej, men kalde den en motorvej og gøre det med den baggrund, at man siger, der skal spares. Pengene til den er jo fundet. De 12 mill. kr., som man mener skal bruges til det, er fundet andre steder, uden at det skader.

Der er en anden ting, som også hr. Jes Schmidt trak frem, en rapport fra Østrig, der tydeligt og klart viser, at de 2-sporede motorveje er fiaskoer og dødsfælder. Det mener jeg vi må slå så stærkt fast, vi kan, nu før afstemningen. Jeg forstår ikke, at venstre og socialdemokratiet kan gå med til den slags, men det kan de åbenbart.

Når man nu skal bygge denne 2-sporede

[Burgdorf.]

motorvej, som stadig væk ingen motorvej er, så skal man jo ekspropriere til en senere kommende 4-sporet motorvej, og man skal bygge viadukter og den slags ting også til 4 spor. Det vil komme til at stå som rædselsmonumenter fremover for dårlig planlægning. Man må altså konstatere, at sådan vil det komme til at gå, og hver gang vil man komme til at tænke på trafikminister Niels Matthiasen og så venstre, som ikke kunne se ud over deres egen næse.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Det ville jo have været mærkeligt, om der ikke i forbindelse med dette lovforslag, så kompliceret det er og så mange geografiske områder det dækker, ville være kommet ændringsforslag og også mange engagerede meninger til orde ved denne anden behandling.

Der er stillet en række ændringsforslag, dels af et mindretal vedrørende motorvejen i Sønderjylland, dels vedrørende den nye faste forbindelse over Storstrømmen. Endelig indstiller VS lovforslaget i dets helhed til forkastelse. Desuden har jeg selv stillet ændringsforslag om ophævelse af projekteringsbemyndigelsen vedrørende digemotorvejen, som må ses i forbindelse med lovforslagets bestemmelser om ophævelse af projekteringsbemyndigelsen fra 1971 vedrørende den forudsatte linjeføring fra den kommende Sverigesmotorvej gennem delvis udbyggede villa- og sommerhusområder syd for Ugandavej. Nu har jeg altså også taget det lokale hensyn.

Selv om der, som det fremgår af udvalgsbetænkningen, er divergerende meninger, så vil jeg dog gerne sige, at der er ikke nogen af ordførerne, der ikke har udtrykt tilfredshed med helheden i lovforslaget; det er kun på de enkelte områder, man har taget afstand derfra.

Jeg tror ikke, at det bliver en mishandlet lov, der kommer ud af forhandlingerne her i dag. Jeg tror, det bliver en lov, der stort set tilgodeser en række vigtige anlæg, som det har hastet at komme igennem med.

Jeg skal først gøre et par bemærkninger om forlængelse af Køge Bugt-motorvejen over Avedøre Holme og Kalveboderne til den eksisterende lufthavnsmotorvej på

Amager, som der har været rejst en række spørgsmål om.

Der er fra lokal side i Hvidovre, dels af kommunalbestyrelsen, dels af borgergrupper ud fra miljømæssige grunde blevet fremsat ønsker om ændringer eller tilpasninger af motorvejsprojektet på forskellige punkter. For det første ønsker man, at motorvejen så vidt mulig nedgraves og føres under Køge Bugt-banen og Gammel Køge Landevej. Under den videre projektering vil vi i ministeriet undersøge, om en sådan løsning er økonomisk forsvarlig.

Endvidere har man ønsket motorvejen ført i tunnel under Sorterende i stedet for som forudsat i projektet på en bro. Dette ønske eller et ønske om en højere bro deles af fiskeri- og sejlsportsinteresserede. Jeg har måttet afvise en sådan løsning under hensyn til den betydelige merudgift for statskassen, der ville være forbundet med bygningen af en tunnel. Udvalgets flertal er også enig i dette synspunkt og har udtalt, at såfremt alternative forslag til bro, dvs. en bro over 7 meters frihøjde, eller en tunnel skal gennemføres, så forudsatte man, at dette sker uden udgift for statskassen.

Endelig har man for at indskrænke indgrebet i vandområderne mellem Sjælland og Amager peget på muligheden for en flytning af motorvejen ind bag det eksisterende dige på Amagers vestkyst, og det er min hensigt at søge en sådan løsning gennemført. Baggrunden er, at det nu skulle ligge klart, at der ikke bliver tale om at inddrage bebyggelse på de inddæmmede områder på Vestamager i den videre planlægning på denne side af år 2000.

I forbindelse med projektet for de nævnte motorvejsanlæg har man i udvalget drøftet de miljømæssige problemer med Vestmotorvejens, nu kaldet Holbækmotorvejens, indføring i København, særlig hvad angår støjforholdene ved Folehaven og i sydvestkvarteret, og ordførerne har jo også været inde på det her i dag. Der er bl. a. fremkommet forslag til løsninger, som ikke i sig selv anfægter ideen om gennemførelse af de i lovforslaget omhandlede motorvejsanlæg.

Jeg er naturligvis indforstået med at optage forhandlinger med de lokale myndigheder, sådan som udvalget henstiller; bl. a. også med Københavns kommune, med henblik på løsningen af Teglværksvejens anlæg-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

gelse. Jeg forstår imidlertid udvalgets henstilling sådan, at der ikke er tale om, at staten skal indgå økonomisk i eventuelle anlægsforanstaltninger. Som jeg allerede har sagt i bemærkningerne til lovforslaget, må statens vejforpligtelser i København efter ikrafttrædelsen af den nye vejlov i 1972 være udtømt med anlægget af Vallensbæk-Kastrup-motorvejen.

Vedrørende hovedlandevejene i Sønderjylland fra Rise Hjarup til Skovby, så er der altså flertal i udvalget for, at vejen indtil videre etableres som 2-sporet vej forbeholdt motortrafik med alle skæringer ude af niveau, men således forberedt, at den vil kunne indgå som den ene halvdel af en fuldt udbygget 4-sporet motorvej. Dette er i hvert fald sket, tør jeg sige, efter en grundig behandling i udvalget, hvor der er blevet stillet en lang række spørgsmål, som har givet anledning til dybtgående besvarelser, som efter min opfattelse begrundet, at den 2-sporede løsning på det nuværende tidspunkt vil være den rigtige.

Udvalget har i forbindelse med det sønderjyske motorvejsanlæg peget på spørgsmålet om tilsluttende vejforbindelser, Sønderborgvejens og Posekærvejens tilslutning til motorvejen. Disse problemer er jeg indstillet på hurtigst muligt at tage op til nærmere forhandling med de lokale myndigheder.

Det ændringsforslag, der er stillet om, at motorvejen fra Rise Hjarup til Skovby allerede på nuværende tidspunkt udbygges som 4-sporet, har jeg som nævnt måttet afvise. At et flertal i folkettingen tilslutter sig den 2-sporede løsning, er efter min mening af stor vigtighed. Det vil være det første skridt i den nye trafikpolitik, hvorefter vi må foretage en kritisk nyvurdering af de hidtidige krav til vejanlæggenes serviceniveau. Vi har her et vejanlæg, hvor der ingen kapacitetsmæssig begrundelse er for en 4-sporet motorvej de første mange år, og vi skal jo holde hus med pengene. Der vil kunne spares 52 mill. kr. på hele strækningen Rise Hjarup-Christiansfeld, hvoraf Rise Hjarup-Skovby er en del. Efter min mening må det være væsentligt snarere at kunne fortsætte hele vejen til Christiansfeld, og jeg vil da gerne sige til hr. Jes Schmidt, der var inde på spørgsmålet om vores placering i

forholdet til Europa osv., at jeg i forbindelse med de forhandlinger, jeg bl. a. har haft med dem, der ligger nærmest i Europa, har fået indtryk af, at deres interesse først og fremmest er at få den direkte forbindelse fra grænsen og helt til København — altså den lange linje — hellere den, end at man forholder den 2-sporede løsning i mange år. Det mener jeg er en væsentlig ting, som skal ind i billedet.

Jeg vil også gerne pege på, at vi får en større trafiksikkerhed i det pågældende område for de samme penge, idet forskellen i sikkerheden mellem en motortrafikvej og en motorvej er langt mindre end mellem motortrafikvejen og en almindelig 4-sporet vej.

Endelig kan vi for de samme penge få et længere stykke motortrafikvej. Alt dette gør, at det vil være urigtigt at gennemføre et 4-sporet motorvejsanlæg her, ligesom det ville være det ved den nye faste forbindelse over Storstrømmen, der jo også er omfattet af lovforslaget.

Forslaget om et anlæg ved Storstrømmen er fremsat på grundlag af en indstilling fra udvalget om offentlige arbejder af 5. december 1975, hvor man efter en omfattende behandling af projektet og de forskellige linjeføringsmuligheder fra flertallets side blev stående ved linjen over Farø, som er fastlagt i projekteringsloven fra 1970. Her har der ikke været nogen, der har krævet en 4-sporet motorvej straks, selv om der, efter hvad jeg kan se, ikke er nogen forskel i forholdene, der kunne give grundlag for en forskellig stillingtagen de to steder.

Jeg vil gøre en bemærkning mere til det, der er sagt om Farølinjen. Der er ingen, der er gået ind på de egnsudviklingsmæssige betragtninger, de beskæftigelsesmæssige betragtninger, der er fremført i meget høj grad fra de lokale myndigheder. Selv om det er en trafikdebat, så er det nok også rigtigt at se trafik anlæggene i denne sammenhæng. Det er baggrunden for, at man har stået fast på den linje, man oprindeligt var blevet enig om.

Det er anført i udvalgsbetænkningen og i bemærkningerne til lovforslaget, at der skal ske en trinvis udbygning af den resterende del af sydmotorvejen på hele strækningen Rønnede-Sakskøbing — endepunkterne for de i dag eksisterende motorvejsstrækninger

[Ministeren for offentlige arbejder.]

— sådan at vi stræber efter at gå i gang med de resterende dele, umiddelbart efter at første etape er færdiggjort. Jeg mener, det er væsentligt, at vi fastholder denne linje, at det kommer i direkte forlængelse af hinanden.

Endelig skal jeg udtrykke min glæde over, at der er almindelig enighed om den nye vejbro over Alssund, at den har vundet tilslutning, og at vi nu kan komme i gang med denne.

Det vil altså blive en, skal vi sige lidt varieret afstemning. Jeg forstår, at særlig hr. Glensgård vil være i vanskeligheder. Han bevægede sig både til himlen og helvede og mange andre steder hen, og jeg forstår, at han vil stemme ud fra dette, at det gode, han vil, det gør han ikke, og det onde, han ikke vil, det gør han.

Henning Jensen (S):

Det er jo almindelig kendt, at de enkelte folketingsmedlemmers holdning til trafikspørgsmål mange gange — jeg understreger mange gange — er præget af, hvor de er valgt. Fru Gerda Møllers indlæg udgør ingen undtagelse efter min opfattelse. Fru Gerda Møller talte meget ensidigt om de fordele, det ville være med en Masnedøforbindelse, og henviste til de udtalelser, der var kommet fra Vestbroens Venner og fra Maribo kommune. Jeg skal naturligvis ikke underkende disse udtalelser, de er indgået i vores overvejelser lige så seriøst som de andre henvendelser, vi har fået.

Men jeg synes, det må være rimeligt at henvise til de mange udtalelser, der er kommet omkring Farøforbindelsen. Jeg vil gerne henvise til, at repræsentanter fra amterne i området og fra en række kommuner meget, meget tydeligt har tilkendegivet, at det er Farølinjen, som bør realiseres.

Jeg vil også godt henvise til — det har måske ikke fru Gerda Møllers helt store interesse, men måske andres — at fællesorganisationerne både i Nykøbing Falster og i Stubbekøbing helt klart har tilkendegivet deres forståelse for Farølinjen. Fællesorganisationen i Nykøbing Falster repræsenterer jo 6.000 arbejdere på de mange arbejdspladser i området. Man har drøftet dette problem meget nøje på repræsentantskabsmødet og andre steder, og man er helt enig i at

anbefale, at det bør være Farølinjen, der realiseres.

Jeg bør vel også gøre opmærksom på, at amtsrådet på Lolland bortset fra fremskridtspartiets medlemmer går ind for Farøforbindelsen.

Hr. Burgdorf pegede på, at vi burde realisere de 4 spor i Sønderjylland, og henviste til, at nu havde man jo fundet de penge, der skulle til, ved at spare andetsteds i lovforslaget. Det lyder da meget fascinerende. Men det harmonerer ikke rigtig med det, det konservative folkeparti står for rent besparelsmæssigt. Når man nu ved, at samme parti har foreslået, at man i finansloven for det finansår, der nu er startet, skulle have sparet 5 mia kr., så er det jo lidt svært at forstå, at fordi man nu er valgt i et område, hvor man efter hr. Burgdorfs opfattelse angriber noget af trafikmiljøet, så skal disse spareforanstaltninger tilsyneladende ikke gælde længere.

Jeg vil gerne sige til hr. Bilgrav-Nielsen og også til hr. Lowzow, som begge følte, at de 2 spor ville udgøre en vis fare for trafiksikkerheden, at jeg mener ikke, der er fremkommet noget som helst i de svar, vi har fået fra trafikministeren, der kunne antyde, at trafiksikkerheden ikke var tilfredsstillende i området, når man tager trafiktætheden i betragtning.

Bemærkningen om, at udenlandske trafikanter, når de kom til de 2 spor, skulle blive temmelig trafikforvirrede, må jeg afvise. Så naive er disse trafikanter nu heller ikke efter min opfattelse.

Hovmand (V):

Jeg skal ikke forlænge debatten mere, end nødvendigt er, men på baggrund af de direkte henvendelser, der har været til mig, føler jeg anledning til trods alt at komme med et par ganske korte bemærkninger.

Jeg vil gerne sige, at venstre naturligvis gerne, hvis vi havde råd til det, ville kunne gå ind for at fortsætte med den høje standard og det høje serviceniveau på en lang, lang række områder i vort samfund. Det drejer sig om institutionsområdet, som VS' repræsentant var inde på, det drejer sig om en række andre områder, også her på motorvejsområdet. Men vi lever altså ikke længere i en tid, hvor vi har råd til at fortsætte med samme høje serviceniveau, samme høje

[Hovmand.]

standardniveau, som vi har gjort det tidligere. Det er den væsentligste baggrund, der er for os til at gå ind for princippet om denne mindre standard på motorvejsområdet.

Jeg kan da godt forstå, at lokalt valgte sønderjyske folketingsmedlemmer synes, at spørgsmålet om de 2 spor i Sønderjylland i den store sammenhæng er en lille ting. Men jeg vil gerne gøre opmærksom på, at hvis vi virkelig skal opnå besparelser på statens område i det kommende år, så kan det ikke nytte noget, at vi ser på de enkelte lokale områder isoleret; vi er ganske enkelt nødsaget til at se på, hvilke besparelsesmuligheder der på længere sigt er ved at gå ind for dette princip.

Hvis vi ser på vores samlede motorvejsanlæg, hvis vi ser på det, vi mangler at få færdigbygget for at få etableret et sammenhængende motorvejs-H i Danmark, ja, så er vi oppe på et beløb, der vel ligger på omkring 6-8 mia. kr. Kan vi reducere dette beløb bare med 15-20 pct., så kan enhver jo forestille sig, hvilke besparelsesmuligheder der er ved at gå ind for denne ændrede standard.

Jeg vil indrømme, at man naturligvis kan føre mange argumenter i marken mod dette princip, når man ser på enkelte lokale områder, men jeg har endnu ikke blandt de mange indlæg, der har været om dette spørgsmål, mødt nogen, der har kunnet dokumentere ud fra de beregninger, vi har fået som svar på de spørgsmål, vi har stillet, at der virkelig skulle være en så stor sikkerhedsmæssig risiko, at der virkelig ikke skulle være en økonomisk mulighed for at opnå besparelser.

Som jeg sagde det indledningsvis: vi er nødsaget til at se på disse standarder og normer ud fra en helhedsbetragtning og ud fra dette træffe vores afgørelse.

Lad mig sluttelig sige, at jeg var glad for ministerens bemærkninger med hensyn til Teglværksvejen omkring København. Jeg håber og tror på, at man her finder en fornuftig løsning til gavn for de mennesker, der skal bruge denne vej, og ikke mindst til gavn for de miljømæssige forhold, som jeg tidligere gjorde opmærksom på omkring Folehaven.

Glensgård (FP):

Der har været talt meget om besparelser, og sidst var hr. Hovmand inde på lidt nationaløkonomi, idet hr. Hovmand sagde noget om, at venstre ville egentlig gerne fortsætte med det høje serviceniveau på en lang række felter i samfundet, men vi har ikke længere råd. Jeg skal bare gøre en enkelt kort bemærkning dertil: vi har aldrig haft råd, vi har bare gjort det på forventet efterbevilling; og det slås vi så med i dag. Det var bare en lille bemærkning til hr. Hovmand, der ligesom ville skyde skylden på, at konjunkturerne svingede. Skylden ligger hos de mennesker, der har siddet og vedtaget det høje serviceniveau i forventninger, som de altså ikke senere har kunnet finde opfyldelse for.

Hr. Hovmand sagde også — selv om vi er enige med hensyn til motorvejene i Sønderjylland — at han beklagede meget, at lokalt valgte folketingsmænd havde set lokalpolitisk på det. Er der én, der har set lokalpolitisk på noget i denne vejlovgivning, så er det hr. Hovmand omkring hans Farøforbindelse. Det har i hvert fald været ren lokalpatriotisme, der har været i hr. Hovmands artikler rundt omkring. Så skal vi ikke lade sådanne bemærkninger ligge.

Hr. Lowzow var inde på, at vi måske ikke havde råd, men vi var dog nødt til at fortsætte med at bygge, når vi først var gået i gang med de 4-sporede. Hvis det var således, at der var et behov, så skulle jeg gerne støtte hr. Lowzow, men jeg vil vove den påstand, at en motorvej som den, vi f. eks. har liggende over Fyn i dag, er alt for stor. Skulle vi have lavet den i dag med de økonomiske midler, vi altså har til rådighed, så skulle vi ikke have bygget den; men vi skal selvfølgelig ikke begynde at grave den op igen. Når vi nu engang har set, at vi er gået for vidt i vores servicekrav, ja så må vi ligesom ændre dem. Jeg er da glad for at ministeren i denne sag har vist sparevilje. Jeg tror, det er første gang, jeg har oplevet ham i den situation, men vi må håbe, det sker noget tiere.

Hr. Svend Erik Sørensen var inde på spørgsmålet om sikkerheden ved de 2- og 4-sporede motorveje, sikkerhedsforskellen. Ulykkesrisikostatistikken teoretisk og målt i andre lande viser, at der reelt ikke er nogen forskel.

[Glensgård.]

Vi hørte også hr. Svend Erik Sørensen sige noget om, at hvis vi ser på kapitalværdien, så er der så lille en forskel. Den lille forskel, der er, er til fordel for de 2-sporede. Men det må vi samtidig huske, at vi har også en fordel nu og her, fordi vi har en besparelse. Det er jo ikke kun besparelsen på de 12 mill. kr., vi taler om, det er besparelsen på projektet, der skal fortsætte helt op til Christiansfeld, og dér er vi inde på en helt anden størrelsesorden.

Ministeren vil jeg gerne takke for, at vi fik bekræftelse på, at Teglværksvej har betydning, og også for, at ministeren ville sørge for at føre de forhandlinger, så vi fik den gennemført. Jeg forventer, at det sker samtidig med, at staten er gået ind i projektet; og samtidig med, at staten har færdigbesluttet det, forventer jeg at ministeren fører forhandlinger, således at også Københavns kommune får denne teglværkshavnsvej færdig. Jeg vil godt høre ministeren, om han vil gå ind i sådanne forhandlinger med Københavns kommune.

Jeg kan se, min tid er ved at være udløbet, men jeg vil egentlig godt høre, om ministeren vil love os, at vi i den kommende samling får hele proceduren omkring vejlovgivningen taget op. Jeg mener, det er forkert, at vi hvert år får en tilbagevendende vejlovgivning. Politikerne bør kun tage stilling til serviceniveau og den slags ting. Lad os komme til at se på nogle alternative vejplaner, så vi kan lægge nogle planer ud i fremtiden, fremfor at vi skal slås her en gang om året. Vi ved reelt ikke, hvad der er planer om ud i fremtiden. Vi ligger med en vejplan 95, men den siger os ikke nok. Vi ved ikke, hvad teknikerne har ment vi skal bruge vores økonomiske ressourcer til i de næste år. Vi står på bar bund. Jeg vil godt høre, om ministeren ikke er enig i, at det er en forkert procedure, vi anvender i forbindelse med hele denne vejlovgivning, og, hvis ministeren er det, om så ministeren er klar til at tage det op til drøftelse i dette ting, således at vi får en efter min opfattelse mere fornuftig lovgivning på vejområdet end denne stykvisse, denne etapevise udbygning, vi har i dag.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg overså i første omgang, at lovforsla-

get jo også indeholder en anden meget vigtig del end de dele, jeg fik nævnt, nemlig spørgsmålet om Allsundbroen. Der har jo været fuldstændig enighed om i udvalget, at det var en af de ting, der skulle gennemføres, men vi anser naturligvis dette projekt for meget vigtigt.

Det har været nævnt, navnlig af hr. Hovmand, at lokalpolitiske hensyn ikke måtte spille ind, når man diskuterede den slags ting, som vi her drøfter. Jeg håber, hr. Hovmand er opmærksom på, at jeg i hvert fald ikke er valgt i det sønderjyske område. Men alligevel mener jeg, der her er tale om en helt oplagt fejltagelse i lovforslaget, og jeg går ud fra, at de medlemmer, der er valgt i området, først og fremmest vil være med til sammen med os andre at sikre, at denne fejltagelse bliver rettet. Jeg går ud fra, at det forholder sig sådan med partierne her i salen, at man kan stemme efter sin overbevisning, og det må jo betyde, at hr. Jens Kristian Hansen fra socialdemokratiet, hr. Erik Andersen fra socialdemokratiet og hr. Dyrke Hoff fra samme parti — som oven i købet er i den særlige situation, at han er medlem af det sønderjyske amtsråd — kan få lov til at stemme efter deres overbevisning. I modsat fald vil jeg da gerne høre, om hr. Dyrke Hoff kunne fortælle herfra, hvad der ellers kunne være årsagen til, at han i dag må stemme imod det, han hjemme har arbejdet for. Jeg går også ud fra, at hr. Johan Philipsen fra venstre og hr. Peter Holst fra venstre er forstående over for det her problem. Ellers er det jo svært for os andre, som er valgt andre steder i landet, at forfægte det standpunkt.

Jeg går ud fra, at vi kan vende tilbage til denne sag, dersom ændringsforslaget ikke bliver vedtaget. Jeg kan i hvert fald love, at det radikale venstre vil forfølge denne sag. Jeg tror, at om ikke før, så når vi er nået så langt i anlægsopgaven, at alt det grundlæggende arbejde er udført, alle niveauer, som skal være ude af skæring, er etableret og vejen har sin fulde bredde, men man kun mangler at lægge de sidste stenlag og asfaltlaget, så er tidspunktet inde til, at vi får dette projekt gjort færdigt, som det bør være.

Men jeg er da enig i det synspunkt, at vi skal økonomisere. Vi skal forsøge, om ikke der er mulighed for at indskrænke forbruget

[Bilgrav-Nielsen.]

af offentlige midler på forskellige områder; men her er det helt tydeligt, at en reduktion på nuværende tidspunkt vil betyde, at vi skal betale mere senere. Der er jo ingen, der vil anfægte behovet for, at der på denne strækning skal være, om ikke nu så senere, en 4-sporet motorvej. Det er en af de allervigtigste strækninger, mener jeg, her i landet.

Med disse ord skal jeg endnu en gang opfordre til, at man stemmer for dette ændringsforslag, som betyder, at vejen bliver 4-sporet.

Lowzow (KF):

Jeg skal ikke svare hr. Glensgård på substansen i, hvad han sagde, det har måske ikke den store interesse, men hr. Glensgård gennemgår jo gerne på ministeriel vis alle ordførernes indlæg og tager stilling til dem og klassificerer dem; han er måske i ministerlære, men det er nu et af de steder, hvor jeg tror vi ikke har råd til at eksperimentere.

Der var også et indlæg fra den socialdemokratiske ordfører til hr. Burgdorf, som jeg har fået lov til at tage med her, idet det var noget på linje med dette, at fordi man skal spare i samfundet, så er enhver udgift, der ikke passer et andet folketingsmedlem, at frådse. Det er, hvad jeg må kalde en meget enkel indstilling at have. På den måde ville der jo ikke være nogen lovgivning, som kunne gennemføres i folketinget. Det er som bekendt en prioritering, uanset om man skal spare. Jeg mener hermed at have besvaret det spørgsmål.

At venstre siger, vi ikke har råd til netop det vejstykke, det må jeg acceptere, men jeg vil så fastslå, at venstre hermed altså har taget ansvaret for, at vi får dette vejstykke i den standard — med den minimale besparelse, der er tale om. Der er måske en besparelse, men den er endda tvivlsom.

Når man taler om, at der ikke er noget, der taler for, at disse veje er farlige, så vil jeg bede ordføreren for venstre og de venstrefolk, der overhovedet interesserer sig for spørgsmålet — det lader ikke til at være så mange — om at se den rapport, der er om, hvad der er sket i Østrig. Det er jo virkelig nogle tal, der tæller; de stammer fra en strækning, som er gennemkørt.

Til ministeren vil jeg gerne sige, at vi har forskellig opfattelse af sagen, men jeg tror ikke, ministeren overhovedet har forstået vores andres indstilling, når der bliver sagt, at vi går ind for en 2-sporet vej ved Farølinjen i første omgang og der ingen forskel er på disse to ting. Jeg har — forgæves altså — prøvet at forklare ministeren, at vores vurdering er, at der er en meget stor forskel. For her lægger vi et 2-sporet stykke hovedvej ind i en bestående motorvej, en, der er bygget på begge sider af det. På Farø starter vi med en 6-sporet motorvej, trapper den ned til en 4-sporet motorvej og går derefter ned på en hovedvej. Det er en helt anden situation. Det er en ganske almindelig flaskehalsåbning ind til en storby. Jeg må indrømme, at her gør man det af økonomiske grunde.

Vi ville kunne nå uhyre meget, hvis man generelt ville holde op med at sige, vi bygger motorveje af denne form. Det er ikke motorveje, det er hovedveje. Jeg gik måske lidt vidt, når jeg sagde, det var optrappede cykelstier, men lad os så sige, det er opklassificerede hovedveje; det er det højeste, vi kan kalde det. Med de fordele, der kan være dér, all right, men de er decideret betydelig ringere end en virkelig motorvej.

Svend Erik Sørensen (KrF):

Hr. Glensgård kom ind på kapitalværdien, og dertil vil jeg gerne sige, at vi har jo fået nogle tal netop angående kapitalværdien i udvalget, og disse tal siger, at det drejer sig om et minimalt beløb, det er „peanuts“ det her. Hvis vi går ud fra kapitalværdien pr. 1. oktober 1976 og bygger 4 spor nu og regner med 7 pct.s forrentning, så drejer det sig om ca. 46 mill. kr. Bygger vi 2 spor nu og 2 spor i perioden 1990-92, drejer det sig om 45,8 mill. kr. Altså en forskel, ganske vist til fordel for den 2-sporede, men kun på 0,2 mill. kr. Det er og bliver en lille ting i den store sammenhæng. Derfor fatter jeg ikke, at man kan fremføre økonomi i denne sammenhæng, hvor det jo er helt andre ting, det drejer sig om, også om at bruge sin sunde fornuft, når det gælder helheden og sikkerheden.

Jeg vil appellere til alle herinde, som også de to foregående talere har gjort, med hensyn til denne afstemning om ændringsfor-

[Svend Erik Sørensen.]

slag: brug den sunde fornuft og tag også samvittigheden med i denne forbindelse!

Fuglsang (DKP):

Jeg føler mig i den heldige situation, at kun med meget ond vilje kan jeg mistænkes for at dyrke lokalpatriotisme i de sager her, men for øvrigt vil jeg da gerne tilføje, at jeg bebrejder ikke de folk, som føler sig forpligtet til netop at varetage deres lokale vælgeres interesser i sager som dem, vi drøfter. Noget andet er, i hvilket omfang vi andre så er nødt til at tage hensyn til dem, men nok om det.

Der tales her om landets fattigdom og nødvendigheden af besparelser. Ja, det kan måske godt siges, men efter min mening så medfører det jo netop, at vi kommer til at prioritere, hvad vi bruger pengene til, sådan at vi ud fra et samfundsmæssigt hensyn bruger dem så fornuftigt som muligt. Der er for øvrigt heller ingen, der forbyder os, når vi skal bevilge penge, at vi gør det ud fra et vist fremsyn eller visioner, som man vistnok plejer at sige herinde. Vi behandler jo i øjeblikket en lang række forslag, hvori disse på den ene eller den anden måde indgår som en del. Men netop når man ser det i et større perspektiv, så er det, jeg mener, at pengene i alle tilfælde vil blive bedre anvendt ved at udbygge den sønderjyske vej til 4-sporet end ved f. eks. at lave den nye også meget omdiskuterede linje over Farø.

Vi diskuterer f. eks. i øjeblikket herinde spørgsmålet om at bevare vores landbrugsjord. Det er mit synspunkt, at f. eks. landbrugere dernede i den sydlige del af Danmark er betænkelige ved at dække mere af deres jord med cement end højest nødvendigt. Vi taler om anvendelsen af vores ressourcer, og vi skal bl. a. senere på dagen diskutere besparelser eller brug af ressourcer. Ja men det er da givet, det koster flere ressourcer med den længere vej over Farø end Masnedølinjen, og efter min mening er Masnedølinjen også pengemæssigt billigere. Hvis man skal bruge pengene mest fornuftigt, så skal man i dette spørgsmål bruge dem i Sønderjylland og spare på dem nede ved Storstrømmen.

Jes Schmidt (CD):

Det var med stor undren, jeg hørte hr.

Hovmand fremsætte beskyldninger mod os, der er valgt nede i det sønderjyske amt, for, at vi varetog lokalpatriotiske særinteresser i denne sag. Det må jeg afvise, ligesom jeg må afvise en holdning, der går ud på, at vi nede i landsdelen kan gå frem på talerstolen og år efter år sige, vi ønsker en fornuftigt udbygget motorvej dernede, og så i folketinget tage en anden holdning og stemme anderledes. Jeg ved ikke, hvad man kan kalde det, men det kan man i hvert fald ikke kalde lokalpatriotisk. Det ligger nærmere ved begrebet farisæerne.

Det afgørende for vor holdning til denne sag er et helhedssynspunkt over for landets økonomi. Vi mener, at den 4-sporede løsning over 2-3 eller 4 år bliver væsentlig billigere end den kastrerede ordning, man nu laver, og vi mener, at besparelser ligger i hele samfundets interesse. Hertil kommer det andet moment, den europæiske tilslutning; vi behøver denne tilslutning.

Men jeg skal lade være med at komme videre ind på det lette overdrev. På ministeren, vor udmærkede trafikminister, vor meget veltalende minister også, forstod jeg, hvis jeg læste rigtigt mellem linjerne, at han har, jeg ved ikke om det er i tankerne eller i skuffen, planer om en hurtigere bygning af forbindelsen mellem Skovby og Christiansfeld, så at vi ikke skal vente til år 2000 og Gud ved hvad. Jeg vil gerne høre, om ministeren er rede til at bekræfte, at jeg har læst rigtigt mellem linjerne af hans tale.

Kurt Hansen (VS):

Må jeg meget kort sige i forbindelse med de ændringsforslag, der er stillet til dette forslag — jeg fik det ikke med i første omgang — at VS vil stemme imod det første ændringsforslag, der ligger. I forbindelse med det ændringsforslag, der ligger omkring Farø og Masnedø, er forholdet det, at vi ikke mindst lokalt har været med til at fremhæve den skandale, det ville være i forbindelse med Farølinjen, og det er klart, at Masnedø er et mindre projekt, det koster færre penge, men i den situation, som vi står i, ser VS ikke, at det er vores opgave at vælge imellem to onder. Vi ønsker ikke, den linjeføring bliver realiseret overhovedet, så om dette ændringsforslag vil vi undlade at stemme.

Ændringsforslag nr. 9 kan vi stemme for,

[Kurt Hansen.]

dog uden at vi på nogen måde kan tilslutte os de bemærkninger, der ledsager dette ændringsforslag.

Dohrmann (FP):

Hr. Henning Jensen var inde på, at medlemmerne i denne sag stemte efter, hvor de var valgt. Det er nok delvis rigtigt, men hvis hr. Henning Jensen dermed antyder, at det er ud fra lokalpolitiske interesser, så er det forkert. Grunden er nok mere, at lokalpolitikerne har et meget større kendskab til, hvilke behov der er i det pågældende område. Man kan godt gå så vidt at sige, at de, der måske aldrig har været uden for stenbroen i København, ikke har ret meget kendskab til de forhold dernede — for at sige det helt klart. Derfor forventer jeg da også, at hr. Dycke Hoff, hr. Erik Andersen, hr. Jens Kristian Hansen og hr. Johan Philipsen stemmer for ændringsforslag nr. 1 ud fra det kendskab, de har til de forhold derne-

de. Der var en enkelt, der takkede ministeren, fordi han ved denne lejlighed ville spare — tilsyneladende spare. I går behandlede vi nogle lovforslag om teater, musik o. lign., hvor der udmærket kunne have været sparet en masse penge, men da stod ministeren helt ovre i den anden grøft. Inden for kulturområdet skal der altså ikke spares. Derfor vil jeg gerne foreslå, at ministeren på de overflødige broer, som nu kommer til at række ud i landskabet, hænger et billede op af sig selv; så får vi andre da i hvert fald ikke ansvaret for den tåbelige afgørelse, som her er truffet.

Jens Kristian Hansen (S):

Jeg kan meddele hr. Dohrmann og andre, at jeg går ind for det af ministeren fremsatte forslag om den 2-sporede motorvej. Jeg har hele tiden udtalt, at jeg er godt tilfreds med de resultater, der er opnået ved dette forslag; jeg stemmer sammen med min gruppe for den 2-sporede motorvej, og det gør jeg af fuld overbevisning.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Man kan måske undre sig lidt over, at der er nogle, der bliver lettere krænket over, at der bliver sagt om dem, at de varetager lo-

kale interesser. Det er dog egentlig en legal ret, det er dog bl. a. derfor, at de er valgt af folk i bestemte kredse.

Jeg skal ikke forlænge diskussionen i øvrigt, men der blev stillet et par ganske enkle spørgsmål til mig fra hr. Glensgård først og fremmest. Jeg skal gerne bekræfte, at jeg vil optage forhandlinger med Københavns kommune og videreføre dem, bl. a. også om Teglværksvej, sådan at det passes ind i det samlede billede. Københavns kommune må naturligvis passe det ind i sit budget, også i de kommende år.

Hele proceduren er da en ting, vi kan tage op i et samråd i udvalget om offentlige arbejder. Vi kommer ikke til at stå på helt bar bund. Der kommer den nyvurdering af, hvordan vejplanerne skal være i fremtiden — den kommer her i løbet af sommeren forhåbentlig — og vi kan tage op på det grundlag, hvordan man skal behandle lovene i fremtiden.

Hr. Jes Schmidt var inde på, hvad jeg havde i tankerne, og hvad der stod at læse mellem linjerne. Jeg vil blot sige det på den måde, at det, der må være konsekvensen, må selvfølgelig være, at når man når Skovby, så må linjen også fortsættes videre i den næste etape så hurtigt som muligt. Det er bl. a. noget, jeg synes ville være rimeligt i forhold til den Europavej, vi taler om.

(Kort bemærkning):

Glensgård (FP):

Ministeren var enig i, at det ville være en fordel at få bygget Teglværksvej samtidig, men ministeren sagde også, at det skulle naturligvis passes ind i Københavns kommunes planlægning. Jeg vil gerne spørge ministeren, om ministeren agter under de forhandlinger, som jeg forstår han ønsker at videreføre med Københavns kommune, at fortælle, at vi ikke får den 100 procents udnyttelse af dette motorvejsprojekt, før vi får denne vej ført ind til Københavns centrum. Det kan jo ikke være en forudsætning, for vi kan ikke pålægge Københavns kommune at gøre det, men jeg håber altså, at ministeren virkelig får forklaret Københavns kommune, at vi måske kun får udnyttet dette projekt, vi i dag ofrer en halv milliard kroner på, 60-70 pct., hvis vi ikke får denne vej indført. Derfor er det meget vigtigt, at ministeren under de forhandlin-

[Glensgård.]

ger med Københavns kommune får slået fast, at Københavns kommune simpelt hen nødvendigvis må investere disse kroner for at få det gjort klart. Jeg har ikke villet lave nogle specielle bemærkninger om det, hvor jeg ligesom ville stille det som et krav, fordi det som sagt er vanskeligt at gøre det, men jeg vil godt have ministerens bekræftelse på, at han også er enig i, at vi ikke får en 100 pct.s udnyttelse af denne motorvej, før Københavns kommune har foretaget sin investering.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiassen*):

Jeg tror faktisk ikke, jeg behøver at understrege det yderligere over for Københavns kommune. Det er jo en enkel og indlysende klar ting, at hvis man skal gøre noget ud af det, klare disse problemer, så skal man gå videre også på Københavns-siden. Det er i hvert fald inde i billedet. Det, jeg talte om, er ikke, at det skal indpasses i planlægningen, men at det skal kunne indpasses i budgetterne i Københavns kommune.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslag nr. 1
forkastedes med 74 stemmer mod 63.

Ændringsforslag nr. 2
forkastedes med 89 stemmer mod 50; 6 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Første næstformand (*Grete Hækkerup*):

Efter anmodning skal jeg lade foretage delt afstemning over § 1.

§ 1, indledningen, nr. 1 og nr. 2,
vedtoges med 123 stemmer mod 18; 2 medlemmer stemte hverken for eller imod.

§ 1, nr. 3,
vedtoges med 132 stemmer mod 9; 1 medlem stemte hverken for eller imod.

§ 1, nr. 4,
vedtoges med 95 stemmer mod 41; 8 medlemmer stemte hverken for eller imod.

§ 1
i sin helhed var herefter vedtaget.

§ 2
vedtoges med 142 stemmer mod 3.

Ændringsforslag nr. 3-6 betragtedes som forkastet efter forkastelsen af ændringsforslag nr. 2.

§ 3
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 7 og 8 betragtedes som forkastet efter forkastelsen af ændringsforslag nr. 2.

§ 4, ændringsforslag nr. 9 om en ny affattelse af § 5 og § 5 i den ændrede affattelse vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (*Grete Hækkerup*):

Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages kl. 14.00.

Mødet hævet kl. 13.01.

Mødet genoptaget kl. 14.00.

Den næste sag på dagsordenen var:
Forhandling om handelsministerens redegørelse af 13. maj 1976 om Dansk energipolitik 1976.

(Redegørelse nr. VI. Redegørelsen givet skriftligt 13/5 76 og optaget i tillæg B).

Første næstformand (*Grete Hækkerup*):

Taletiden er som fastsat i forretningsordenen 15 minutter for ordførere og 5 minutter for andre medlemmer.

Erik Holst (S):

Siden energikrisen i 1973 har handelsministeren afleveret 3 fyldige redegørelser til