

**[Trafikministeren]**

tilfælde, og hvor man kan komme til et positivt resultat. Det er det, jeg har indledt, og det er det, vi skal fortsætte, når der kommer en ændret struktur. Det tror jeg ikke folketingssalen er så egnet til, og derfor er jeg ked af at skulle sige andet, end at det fremgår af lovforslaget, at man ikke vil få forringet sin stilling. Men der er jo også, som det allerede er sagt, en naturlig afgang, og det er disse forhandlinger, der skal føres både på en rimelig og på en fornuftig måde efter de lovbestemmelser, som gælder, og som hr. Knud Lind udmærket er bekendt med.

Hr. Ole Henriksen lagde stor vægt på arbejdet i udvalget. Det gør jeg også, men vi har det jo sådan, at til tider er det på en ministers kontor, til andre tider sætter oppositionen sig sammen og laver et flertal, og til andre tider er det, som Folketinget er sammensat, i udvalget, man forhandler sig frem til det.

Jeg håber vitterlig, at det bliver i udvalget, drøftelserne skal foregå, og som jeg allerede har sagt, tilsiger jeg al den støtte, som jeg overheadet kan.

Der kom nogle bemærkninger om offentligt og privat ansatte, som jeg egentlig ikke synes hører hjemme i denne sammenhæng. Nu har hr. Knud Lind – ikke for første gang, men mange andre gange – fremdraget Østeuropa som et eksempel. Hvad er det, hr. Knud Lind siger? Ja, jeg ved det ikke, men jeg mener i hvert fald, at han taler nedsættende om store kategorier af befolkningsgrupper. Jeg har aldrig lagt skjul på – og sådan skulle hr. Arne Melchior også opfatte min udtalelse – at jeg mener, at en forretningsmæssig, privat ledelse er den, der generelt opnår de største resultater. Det er jeg enig i. Men jeg mener også, at det ikke er det samme som at sige, at han, der er privatansat, arbejder mere effektivt end ham, der er ansat i staten. Når jeg kommer ud i Københavns Lufthavn, kan jeg da ikke se, om den ene er privatansat eller den anden er statsansat. Sådan skelner man ikke i det daglige, og der skal ikke efterlades det indtryk af hr. Knud Lind, at sådan er det. Så jeg mener faktisk, at sammenligningen med Østeuropa har noget at gøre med styrelses-systemet, men det har ikke noget at gøre med den ene personalkategori over for den anden.

Til hr. Arne Melchior vil jeg sige, at vi jo nok har forskellig opfattelse af humor, både den, der er udtalt, og den, der ikke er sagt. Jeg synes, hr. Arne Melchior skulle have taget det som en

kompliment. Ja, sådan var det ment fra min side. Jeg roste ham, fordi han har været en dygtig forhandler. Men i stedet for sagde han noget helt andet, og det må så stå for hr. Arne Melchiors regning. Han truede oven i købet med en avis. Nu skal jeg ikke henvise til fortilfælde, men jeg ved jo i hvert fald, at hr. Arne Melchior har udmærket kontakt til pressen. Så også jeg er spændt på, hvordan det bliver mødt, når vi når til morgendagen.

Men ellers må jeg sige, at det, jeg har lagt vægt på, når jeg taler forretning, er investering. Det er det, den unge generation af landmænd anvendte midlerne til, det er det, industrien kom op på. Man lånte i en tid, hvor det var hensigtsmæssigt, penge til at sætte i bygninger, i produktionsapparat, sådan at vi kunne producere og derved har meldt os generelt ud af den dårligdom, som vi var i for nogle år tilbage.

Så mon ikke vi skulle mødes og finde en rimelig løsning? Det håber jeg stadig på bliver resultatet.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Fjerde næstformand (Poulsgaard):**

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op-hold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**5) Første behandling af lovforslag nr. L 200:**

*Forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.*

Af trafikministeren (Knud Østergaard).  
(Fremsat 7/3 90).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Bakholt (S):**

Lovforslaget omfatter dels anlæg af de nord-

**[Bakholt]**

jyske motorveje, dels projektering af de jyske tværveje. Lad mig først knytte nogle kommentarer til anlæg af de to nye hovedlandejevsstrækninger i Vendsyssel.

De to hovedlandejevsstrækninger er jo en del af Storebæltsaftalen, og den vedstår vi os selvfølgelig. Vi vedtog i sidste folketingssamling en projekteringslov, hvor det blev vedtaget, at de nye højklassede hovedlandejeve skal anlægges som motorveje eller motortrafikveje, og endelig, at det skulle være den såkaldte V-løsning.

De undersøgelser, der senere er foretaget, har vist, at det næppe ville være hensigtsmæssigt at anlægge motortrafikveje med henblik på en senere udbygning til motorveje, når der skal tages hensyn til den forventede trafikbelastning, en trafikbelastning, som vil være af samme størrelse som på strækninger, hvor det er besluttet at bygge motorveje.

På den baggrund kan vi i Socialdemokratiet tilslutte os forslaget om, at strækningen Nørresundby-Frederikshavn og strækningen Nørresundby-Hirtshals fra starten anlægges som 4-sporede motorveje. Vi har også noteret os, at Nordjyllands Amtskommune og de primærkommuner, der bliver berørt af anlægget, er enige om, at man i stedet for en trinvis udbygning skal anlægge motorveje på begge strækninger.

Anlægget af de to motorveje gennemføres jo i etaper, således at de første delstrækninger åbnes i 1996, og anlægget af de to motorveje er færdigt i år 2000. Det er 4 år senere end aftalt i Storebæltsforliget, men den ændring af Storebæltsaftalen kan vi tilslutte os.

Jeg skal derefter knytte nogle bemærkninger til den anden del af lovforslaget, hvor ministeren søger en bemyndigelse til at lade foretage en projektering af de jyske tværveje. Det drejer sig om hovedlandejevsstrækningerne Århus-Silkeborg-Herning, Århus-Viborg-Hanstholm og endelig Vejle-Herning-Holstebro.

For de tre nævnte strækninger er der et dokumenteret behov for et overordnet højklasset vejnet. Et forbedret vejnet i Midt- og Vestjylland ville jo kunne understøtte den positive udviklingsproces, der i de senere år har fundet sted i Midt- og Vestjylland, ved at en række nye virksomheder har etableret sig netop i dette område af landet. Hvis denne udvikling ikke skal sættes i stå, vil det være nødvendigt med en

forbedring af vejnettet. Der er også store problemer med de mange byggenemkørsler, som der er netop i dette område, og som belaster det lokale miljø hårdt og samtidig gør nogle vejstrækninger farlige trafikalt. Så vi kan i Socialdemokratiet også støtte den del af lovforslaget.

Til sidst nogle kritiske bemærkninger. Jeg har ganske vist fremført dem før. Det gjorde jeg bl.a., da vi i sidste folketingssamling behandlede forslaget om anlæg af motorvejsstrækningen Kolding-Esbjerg.

Min kritik går på, at regeringen ikke har afsat tilstrækkelige midler til de vejopgaver, det er påtrængende at få løst, hvis vi skal have et forbedret vejnet her i landet. Tværtimod har regeringen gennemført store besparelser på vejbudgettet. Det synes vi ikke er klogt.

Der er fald i bygge- og anlægsaktiviteten, og hertil kommer, at der ikke er udsigt til, at et fornyet opsving ligger lige om hjørnet. Det vil sige, at en betydelig del af entreprenørmateriellet står ledigt og ikke anvendes, samtidig med at der er masser af ledig arbejdskraft.

De besparelser, der er gennemført på vejbudgettet, er ikke særlig kloge, når vi står i en situation, hvor der er brug for større vejinvesteringer, der er ledigt materiel, og der er ledig arbejdskraft.

For nogle måneder siden kunne vi se i pressen, at entreprenører afgiver tilbud på op til 30 pct. under det, man i Vejdirektoratet betragter som normal pris på et arbejde. Vi er altså i en situation, hvor man kunne få betydeligt mere for pengene, hvis man udnyttede situationen. Derfor burde regeringen ikke have gennemført disse besparelser. Tværtimod er det et område, hvor der er brug for en flerårig aftale, hvor investeringerne ligger fast, så man kan få en hensigtsmæssig anlægsrytme, således at ledig arbejdskraft og ledigt materiel kan anvendes til gavn for udbygning og forbedring af det danske vejnet.

**Ikast (KF):**

Det Konservative Folkeparti ser med glæde på udviklingen, som den er skredet frem. Når vi ser på det, der er forelagt for os i dag angående motorvejene fra Ålborg til Frederikshavn og fra Ålborg til Hirtshals, ser vi med glæde, at de udbygges som fuldt 4-sporede motorveje allerede fra starten.

[Ikast]

Vi ved, at det er for dyrt at lave disse højklasseveje først som motortrafikveje og derefter med udbygning, så derfor skal der lyde megen ros for den forhandling, der er gennemført her.

For de midtjyske veje kan vi afgjort støtte, at man allerede nu begynder at projektere og sikre anlæggene, for det er jo her, en meget stor del af erhvervsudviklingen foregår. Allerede på nuværende tidspunkt er der jo visse af vejene, der er ved at få en lovlig stor trafik i forhold til den kapacitet, der er til rådighed i dag. Så derfor ønsker vi også den del fremmet.

Vi er også glade for, at vi nu har fundet en løsning på Børup-Herslev-vejen, således at hele det store H er under udbygning og det er fastlagt, hvornår det står færdigt.

Vi vil anbefale en hurtig gang igennem Folketinget.

#### Ole Henriksen (SF):

Første del af lovforslaget er jo anlægsloven for de to nordjyske motorveje, og det er ikke nogen overraskelse, at SF fastholder sit synspunkt fra, da vi debatterede projekteringsloven. Vi er modstandere af de to motorvejsstrækninger oppe i Nordjylland.

Det kunne jeg selvfølgelig sige kort, men der er jo mange argumenter. For det første synes vi, de er unødvendige. Vi har jo allerede tilbudt at gå ind i omfattende restaurering af vejnettet deroppe, hvis det er det, som er ønskeligt. Der er vel også problemer i store dele af den øvrige del af landet, hvor der kunne laves forbedringer. Her tænker jeg ikke mindst på den enorme nedslidning, der har været på vores vejnet i de senere år, så vi i højeste grad trænger til at få forbedringer og til et vedligeholdelsesarbejde, så den standard, vi trøds alt har på vores vejnet, kan bibeholdes. Det vil vi i hvert fald gerne medvirke til i forbindelse med denne lovgivning.

Det, som jeg synes er det overordnet bekymrende, er, at de mange milliarder kroner, der bruges på motorvejsanlæg, om ikke andet så i hvert fald indirekte sker på bekostning af den kollektive trafik.

Vi har jo fået en 4-årig DSB-aftale, og den betyder rent faktisk, at man nu har beskåret DSB med ca. 1 mia. kr. Man har godt nok fået det til at se ud, som om det var forbedringer, men set i forhold til finansloven er der jo tale om en nedskæring af DSB. Vi synes, at den kollektive tra-

fik fortjener at få et løft, der er betydelig større end den bevågenhed, som ligger omkring motorvejsfilosofien. Det får den ikke i dette lovforslag, men det kan den få i så mange andre love og aftaler. Der støtter man den kollektive trafik.

Jeg tror heller ikke, at trafikministeren personligt er så interesseret i at få alt for mange motorveje, men han bliver selvfølgelig presset fra mange hold om at få den ene og den anden motorvej igennem, og for de fleste kan det ikke gå hurtigt nok; de skal jo helst anlægges, inden de er projekteret. Der synes jeg, at der af og til har været nogle fornuftige meldinger fra trafikministeren om, at det jager altså ikke så voldsomt med at få asfalteret det halve Danmark.

Så hvis ministeren kunne have nogenlunde samme holdning til den kollektive trafik – at det nu skulle gå lidt hurtigere på det område – så var der måske omkring årtusindskiftet slet ikke behov for at anlægge disse motorveje, som kunne erstattes med fornuftig transport på jernbaner.

Det er da klart, at vejtransport er betydelig dyrere end jernbanetransport, når man tager nedslidningen af vejnettet med ind i betragtning. En lastbil, en fuldt lastet trailer, eller hvad det nu kaldes, slider jo lige så meget som 100.000 personbiler, når den kører igennem. Det er klart, at det koster enorme investeringer at opretholde og vedligeholde sådan nogle anlæg frem for at udbygge f.eks. jernbanenettet til hele den tunge del af trafikken.

Det mener vi er det mere overordnede trafiksynspunkt, som bør ligge til grund, også når man skal planlægge frem til år 2000, som der jo er tale om her.

(Kort bemærkning).

#### Duetoft (CD):

Jeg synes egentlig, det er utroligt her fra denne talerstol at høre, hvordan SF's ordfører kan lukke øjnene for yrieligheden.

Allerede i dag er det jo sådan, at de lokale beboere omkring vejen fra Frederikshavn til Nørresundby ikke tør køre på den nuværende hovedvej af frygt for, hvad der sker, når de store lastvognstog fra Frederikshavn og sydpå kommer igennem. Og jeg synes, det er utroligt, at disse lokale beboere skal lide under de forhold helt frem til år 2000, hvor vi måske så skal til at nyvurdere.

**[Duetoft]**

For jeg vil godt sige til hr. Ole Henriksen: Det, det drejer sig om, er jo, at Hirtshals og Frederikshavn for fremtiden bliver portene til det indre marked for Norge og Sverige. Vi får en stigende vejtrafik med store lastvogne fra Norge og Sverige ned gennem Vendsyssel, fordi det er vejen til EF, og derfor synes jeg, det er utroligt, man herfra kan lukke øjnene og sige, at dér behøver vi nok ikke de motorveje, og vi skal ikke asfaltere det halve Danmark.

Nej, vi skal lave motorveje. Vi skal lave veje dér, hvor det er nødvendigt for erhvervsudviklingen og for den transport, vi får fra de omkringliggende lande. Jeg tror ikke på, at hr. Ole Henriksen alvorligt kan mene, at man skal udbygge den kollektive trafik i Danmark med baggrund i noget, der skal ske i Norge og Sverige, når vi ingen indflydelse har på, at de store trafikmængder alligevel skal ned igennem netop Vendsyssel.

Så jeg synes, det havde været smukt af SF's ordfører nu at tage til efterretning, at det synspunkt måske var rigtigt på et tidspunkt, hvor man ikke talte om det indre marked, men nu, hvor Europa og dermed også Vendsyssel bliver en del af det indre marked, altså samlet, og dermed skal trække Sverige og Norge til, var det måske meget rart at være tilhænger af de motorveje, som kan hindre en masse trafikulykker, som lokalbefolkningen i Nordjylland i dag er bange for vil ske.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Jeg kan ikke rigtig forstå, at SF har så meget imod disse bilinvesteringer, netop når vi laver det til motorveje, som jo er de mest sikre, der overhovedet findes. Når man i Trafiksikkerhedskommissionen hører om, hvad der skal foretages, så må vi jo sige, at motorveje er ca. 40 pct. mere sikre end amtsveje. Derfor kan jeg ikke rigtig forstå den indstilling, at man ikke går ind for motorvejene.

Når man siger, det er så dyrt, må man tænke på, at bilismen betaler ca. 20 mia. kr. om året i afgifter, og det, trafikministeren kommer og forelægger, er jo ikke at vi skal bruge alle 20 mia. kr. på dette projekt. Det er jo langt fra; tværtimod.

Hvis vi nu ser det i forhold til den kollektive trafik, som blev så pænt omtalt, mener vi også, der skal være kollektiv trafik i dette land – så

meget som muligt. Men det er jo langt under 20 pct. af den godsmængde, der er i dette land, der kommer på jernbanerne, og der er intet, der tyder på, at vi kan få det ret meget højere op.

Derfor er det en nødvendighed, at vi også frem til år 2000 går ind i de store trafikinvesteringer på landeveje. Der er ingen afløser til det.

(Kort bemærkning).

**Ole Henriksen (SF):**

Jeg går ud fra, at hr. Duetoft hørte, at jeg i mit indlæg sagde, at SF vil gerne være med til at forbedre det eksisterende vejnet også med omkørsler og uden om byområder og andre steder, hvor folk er nervøse. Det er vi indstillet på, og vi har da også medvirket til at forbedre vejnettet i mange henseender.

Det, der er vores melding, er, at vi tror, at det her er en fejlinvestering på lang sigt. Hvis vi nu tager den trafik, som hr. Duetoft omtalte der kommer fra Skandinavien og lander i Frederikshavn, så er det da klart, at hvis man bliver ved med at åbne op for større og større muligheder for vejtrafik, så kommer den også. Det er jo klart. Og så vil man selvfølgelig fortsætte i det spor.

Det, som man skal gøre, er selvfølgelig at sikre, at den tunge trafik, der kommer i land oppe i Frederikshavn, bliver ført ned igennem Jylland og også videre ned i EF og Europa, som jo forbereder sig til på den anden side af år 2000 at få et jernbanesystem, som kan klare disse opgaver. Det er jo det, de gør i EF også; jeg har da fulgt lidt med i den del af EF's trafikudvikling.

Det, vi kan gøre, er selvfølgelig at tvinge lastbilerne til at gå ind i kombitransport i forbindelse med jernbanesystemet, og dér er det velegnet f.eks. at tage udgangspunkt i Frederikshavn og føre trafikken på jernbaner ned igennem Jylland.

Så vil jeg sige til hr. Ikast: Jamen jeg ved godt, at motorveje er mere sikre, så jeg har såmænd ikke noget imod, at der er gode motorveje på de strækninger, hvor der bør være motorveje. Så det er vi ikke uenige om.

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg tror, der er mange, som har været interesseret i at se dette lovforslag. Mange har nok haft den opfattelse, at med de store bro- og vejinvesteringer, som Danmark allerede har påtaget sig, var der måske ikke penge til flere veje i dette århundrede.

[Svend Heiselberg]

Det er klart, at der også er vejstrækninger, som ikke er nævnt i lovforslaget, og som trænger sig på. Jeg mener, det var indenrigsministeren, der mindede mig om Farum-motorvejsforlængelsen. Han mente, det var den trafikinvestering, som havde den højeste rentabilitet, vist på 23 pct. Jeg nævner det blot, fordi det da godt kan være, at der er vejstrækninger, vi skal have set på senere, når vi får råd til det.

Men lovforslaget omhandler jo i det væsentlige de vejstrækninger, som er med i Storebæltsaftalen, og når de om føje år er udbygget i Nordjylland, er der plads til både geder og får, endog – kan man godt sige – samtidig.

Anderledes beskeden har man jo været i Midt- og Vestjylland. Dels må de vente længere, inden de får deres gedesti, men til gengæld er det vigtigt af hensyn til bl.a. erhvervsudviklingen, at vi kommer i gang så hurtigt som muligt.

Min beskedenhed gør, at jeg først nævner Århus-Hanstholm som en vejstrækning, der rummer mange passageproblemer, og jeg håber, det vil lykkes at finde en fornuftig aftale med Viborg Amt og Skive Byråd. Det er meget vigtigt. Men også hovedvejene mellem Århus og Herning og mellem Vejle og Holstebro er det vigtigt at vi får påbegyndt projekteringen af, så snart som det er muligt.

Vi har eksempelvis vejlinjen ved Nørre-Sne-de, og vi må nok sige, at vi ikke kan være bekendt længere at lade dem vente på, at der skal blive råd til en vejinvestering. Vi har haft en deputation derfra i udvalget, og de har også klart dokumenteret, at der er behov for vejinvesteringer på det område.

Jeg synes som sagt, det er et godt lovforslag, og ministeren har jo gjort, hvad tænkes kan for at få arbejdet fremmet, og det vil vi gerne fra Venstres side sige tak for. Men som jeg har nævnt, og som der også er stor forståelse for i Venstres gruppe, er der selvfølgelig en lang række vejstrækninger rundt om i landet, som gerne vil nyde fremme, men vi er jo i den situation, at vi ikke har råd til at foretage os mere, end der er indeholdt i dette lovforslag.

**Formanden:**

Fru Inger Stilling Pedersen. Jeg bytter lidt om på rækkefølgen efter aftale med ordførerne.

**Inger Stilling Pedersen (KRF):**

Jeg vil gerne sige tak, fordi jeg må komme til lidt før. Og jeg skal gøre det meget kort, for vi har jo et Storebæltsforlig, og Kristeligt Folkeparti mener, at det skal vi være meget tro og loyale over for.

I det omfang man kan blive enige i udvalget, kan blive enige i de berørte amter og kommuner, er vi indforstået med at være med.

Det er uhyre vigtigt, at vi får motorveje i stedet for motortrafikveje, hvor det overhovedet kan lade sig gøre. De er og bliver de mest sikre.

Jeg er da glad for, at Midtjyllandsområdet nu er kommet med. Det har vist sig, at de føler sig forfordelt; der er store problemer derovre.

Jeg kan bare sige, at vi tilsiger en meget positiv og hurtig udvalgsbehandling.

**Larsen-Ledet (RV):**

Det foreliggende forslag er, hvad angår hovedvejene i Vendsyssel, en stadfæstelse af en aftale.

Det er helt klart, at Storebæltsaftalen i sin tid og etableringen af den faste forbindelse over Storebælt vil påvirke trafikken mellem landsdelene. Især den nordlige del af Jylland vil få dårligere eller færre forbindelser over Kattegat.

Jeg mener, at det var denne situation, der skabte baggrunden for den politiske aftale om motorvejen i Vendsyssel, og det er en god skik at overholde aftaler.

Forslaget omfatter desuden en bemyndigelse til ministeren til at lade foretage projektering til forberedelse og sikring af anlæg eller til udbygning af hovedlandevejene mellem bl.a. Århus og Herning, Vejle og Holstebro, Århus og Hanstholm. Det forslag vil forbedre forholdene for landevejstrafikken i Jylland ganske væsentligt.

Vendsyssel får nu 106 km motorvej. Fristen for færdiggørelsen er udskudt 4 år, og den skal stå klar år 2000. Der bliver her ligesom med Kolding-Esbjerg-strækningen tale om en ud-sættelse, som er begrundet i, at der etableres 4-sporede motorveje med det samme. Da prisforskellen mellem motortrafikveje og 4-sporede motorveje er meget lille, kan der ikke herske tvivl om, at det er rigtigt at lave en 4-sporet motorvej i Vendsyssel. Det gælder også andre steder, så længe der er så lille en forskel, som tilfældet er.

Det Radikale Venstre støtter lovforslaget.

**Ernst B. Schmidt (FP):**

Om lovforslaget om visse hovedlandevejsstrækninger kan man i og for sig sige, at det eneste, der er i vejen med det, er, at der ingen penge er. Det er ledetråden for Fremskridtspartiet.

Vi mener, at der bør investeres på en anden måde, nemlig ved at få afviklet den enorme gæld, vi har. Hvis ikke vi havde den, kunne vi forrente masser af motorveje eller en Storebæltsbro hvert år plus en Øresundsforbindelse.

Vi er også noget utilfredse med, at man ofrer millionbeløb i f.eks. Tanzania, men ikke har råd til at bruge dem herhjemme.

Vi har altså den overbevisning, som vi har haft hele tiden: Der er ikke råd til at bygge motorveje og andet godt i Danmark, så længe vi har den store gæld.

**Duetoft (CD):**

Jeg er meget fascineret af, at det i en diskussion om en motorvej fra Nørresundby til Frederikshavn kan lade sig gøre at få Tanzania med ind i det.

Jeg vil godt sige, at CD er glad for det her forslag, fordi det bliver den store løsning, som vi finder er meget sikrere end den løsning, der oprindeligt var lagt op til. Derfor kan vi godt tilslutte os, at der sker en mindre forsinkelse på det.

Vi hilser med glæde, at de lokale instanser er enige i det forslag, der ligger her. Det betyder, at mange års diskussion om disse vejstrækninger nu vil falde til ro, og at vi får noget fornøjelse ud af det.

Jeg synes stadig væk, at hr. Ole Henriksen – for at fortsætte vor diskussion fra før – ser bort fra virkeligheden. Virkeligheden er jo, at man bl.a. i Norge er ved at planlægge og måske allerede er ved at bygge, hvad ved jeg, motorveje, der skal ende i forbindelser, der ender i f.eks. Hirtshals.

Det vil sige, at nabolande stadig væk lægger op til en øget vejtrafik, fordi de ved, at det indre marked vil betyde en forøgelse af vejtransporten. Det ved de, fordi det er de mellemeuropæiske markeder, der er de interessante, og dér skal de ned. Dør-til-dør-transport er en af de måder, man prioriterer højt i vore nabolande.

Så kan det ikke hjælpe noget, at vi med SF i spidsen sætter os stille og roligt ned og siger, at sådan er virkeligheden ikke, og så kan man el-

lers lade nordjyderne rende rundt og blive kørt ned, fordi SF synes, at de forskellige faner skal se anderledes ud.

Og så er det da meget godt, at hr. Ole Henriksen siger: Vi er imod motorveje, men vi vil da gerne lave alle de omkørselsveje, vi kan komme i nærheden af, sådan at trafikken bliver sikker. Jamen sagen er, at skal man lave alle de steder på vejen, f.eks. fra Frederikshavn til Nørresundby, som beboerne er bange for, sikre, så kan man lige så godt lave motorvejen med det samme, for de er faktisk bange hele vejen.

Jeg vil godt sige – selvfølgelig også med henvisning til både de nordjyske og de midtjyske veje – at jeg da er glad for, at der er kommet nogle EF-synspunkter ind her, for jeg synes, at man ofte diskuterer det indre marked alt for snævert.

Det hænger også sammen med en transportpolitik, og det betyder selvfølgelig, at man får et styrket erhvervsliv, hvis det er muligt at få transporteret varer væk fra de områder, hvor vi har produktionen.

Derfor forstår jeg ikke hr. Ernst B. Schmidts argumentation med, at vi ikke har råd til disse investeringer. Jeg er lige ved at sige, at vi ikke har råd til at lade være. Vi har ikke råd til at sætte Danmark i en tilbagesående situation, der gør, at vi i højere og højere grad skal give dele af landet en form for egnsudvikling, fordi vi ikke har sikret infrastrukturen i de områder.

Det er et dårligt sted at spare, hvor vi vil blive effektive i vores produktion. Almindelige forretningsfolk ville i hvert fald ikke investere og planlægge i en virksomhed efter det synspunkt, som hr. Ernst B. Schmidt kommer med.

Så vil jeg slutte med at advisere, at CD i forbindelse med den kommende finanslov vil lægge op til en beløbsramme på 200-300 mio. kr. over en 3-årig periode, der skal være med til at dække en række af de vejstrækninger, som ikke er omtalt i Storebæltsaftalen, men som er blevet syltet et stykke tid. Her tænker jeg bl.a. på Ny Nibevej og på området nede ved Nørre Snede, men der er også andre områder. Vi vil altså forsøge i den kommende finanslovforhandling til efteråret at få nogle penge ind, der kan være med til at rette disse vejstrækninger op.

Jeg skal tilsige en positiv og hurtig udvalgsbehandling af dette forslag.

### Trafikministeren (Knud Østergaard):

Jeg kan kun takke for den positive modtagelse af lovforslaget hos langt de fleste af ordførerne. Jeg kan forstå, at der er et stort flertal bag.

For så vidt angår Vendsysselvejene mener jeg, at vi har opnået en fornuftig og afbalanceret løsning, og det har vi gjort parallelt med, hvad der sker på strækningen Århus-Ålborg og på strækningen Esbjerg-Kolding. På de to motorveje er der tilsvarende trafiktal som for vejene i Vendsyssel. Vejene kan af økonomiske grunde først blive færdige som motorveje i år 2000 og altså ikke, som forudsat i Storebæltsaftalen, i 1996.

Jeg er glad for, at jeg har fået tilslutning fra parterne i Storebæltsaftalen til udskydelsen. Der har fra lokal side været lagt stor vægt på, at det bliver motorveje straks og ikke motortrafikveje i første omgang. Det er der enighed om, og det er et godt grundlag. Jeg må måske sige, at jeg ikke selv kan lide motortrafikveje.

En tillægsgevinst har vi fået ved denne løsning. Den længere anlægsperiode giver nemlig mulighed for en omrokering af bevillingerne, sådan at der bliver penge til at anlægge det såkaldte tredje ben i trekanten ved Fredericia. Det kan ske allerede i 1994, og det vil altså sige, før motorvejen over Storebælt er åbnet og kun ét år efter, at den øvrige del af det store H står færdig.

Også den anden del af lovforslaget, nemlig projekteringsbemyndigelsen vedrørende de midt- og vestjyske veje, er jeg meget taknemlig for. Det er med fuld ret et stærkt ønske i området at få gennemført højklassede veje, bl.a. af hensyn til den igangværende kraftige udvikling af erhvervslivet.

Der er tale om et lovforslag, som de lokale myndigheder i det store og hele ikke har haft bemærkninger til. De steder, hvor der er uenighed om linieføringen, giver lovforslaget mulighed for at undersøge alternativer.

Kun Nørre Snede Kommune – det siger jeg til hr. Svend Heiselberg, der specielt nævnte denne strækning – udtaler sin utilfredshed med, at der i lovforslaget indgår en undersøgelse af en linie på rute 18, Vejle-Holstebro over Nørre Snede. Kommunen ønsker som bekendt omfartsprojektet for Nørre Snede fremmet nu og frygter, at lovforslaget vil betyde en forsinkelse af omfartsvejen.

Jeg skal hertil sige, som jeg også har sagt til Trafikudvalget, at der ikke er mulighed for at fremme omfartsvejen med de bevillingsrammer, som regeringen og regeringspartierne har stillet til min rådighed. Der sker derfor ikke nogen forsinkelse af sagen om omfartsvejen ved, at man undersøger alternative linier i området.

De undersøgelser, der skal foretages vedrørende de midt- og vestjyske veje på grundlag af projekteringsbemyndigelsen, vil nok tage 2-3 år, og der vil herefter være grundlag for at fremsætte en anlægslov, eventuelt først for enkeltstrækninger, der særligt trænger sig på.

Her tænker jeg specielt på anlæg af en omfartsvej syd om Hammerum på strækningen Århus-Herning. Den nuværende vej er den hårdest belastede strækning på de midt- og vestjyske veje, som indgår i undersøgelsen. Der er tale om en årsdøgntrafik på 15.000-17.000 køretøjer, og når der er messedage i Herning, stiger tallet med ca. 10.000. Det er derfor min tanke i perioden fra 1994 til omkring 1996 at få gennemført en sådan omfartsvej, der kan indgå i det senere samlede anlæg af en ny vej mellem Århus og Herning.

At der kan blive penge til et sådant anlæg på dette tidlige tidspunkt, er en konsekvens af de ændrede planer for højklassede veje i Vendsyssel. Der foreligger ikke nogen udtalelser fra de lokale myndigheder vedrørende Vendsysselvejene. Det har ikke kunnet nås, da der først i begyndelsen af sidste uge blev enighed om lovforslaget mellem parterne i Storebæltsaftalen. Udtalelserne vil som nævnt i fremsættelsestalen blive fremsendt til Trafikudvalget, når de foreligger.

Vejnævnet har ikke bemærkninger til lovforslaget. Dog har et enkelt medlem, nemlig Københavns Kommunes repræsentant, ønsket en særudtalelse forelagt for Folketinget. Udtalelsen vil blive fremsendt til Trafikudvalget. Jeg skal her kort nævne, at det, det drejer sig om, er, at Københavns Kommune har svært ved at acceptere, at nordjyske motorveje skal anlægges før Tårnbymotorvejen, som Folketinget tilbage i 1976 besluttede en anlægslov for. Men dette har jo sin særlige historie i forbindelse med et privat lovforslag i 1983 om stop for Tårnbymotorvejen. Der blev her indgået en aftale mellem daværende trafikminister, hr. Arne Melchior, og Folketinget om at lægge Tårnbymotorvejen i mølpose indtil videre.

**[Trafikministeren]**

Til slut vil jeg blot give tilsagn om, at jeg naturligtvis vil bestræbe mig på på bedste måde at besvare de spørgsmål, som udvalget måtte finde anledning til at stille under behandlingen. Jeg mener ikke, at der af hr. Bakholt, hr. Ole Henriksen, hr. Svend Heiselberg eller hr. Ernst B. Schmidt er stillet spørgsmål til mig, som jeg skal besvare.

Med disse bemærkninger håber jeg som sagt på et frugtbart udvalgsarbejde.

Hermed sluttede forhandlingen.

**Afstemning**

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Formanden:**

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

**Meddelelser fra formanden:****Formanden:**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 15. marts 1990, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den i salen opslåede dagsorden.

Mødet hævet kl. 16.16

---