

[Otto Mørch.]

drejer sig om. De kommunale myndigheder og vejdirektoratet har forhandlet sig frem til den mest hensigtsmæssige løsning.

Nr. 2 er en følgerkning med omklassificering af den nuværende A 14, efterhånden som den afløses, og nr. 3 er et forslag om en rationalisering af klassificeringsmetoden. Hidtil har klassificeringen været hæftet på lov om offentlige veje, som vi jo vedtog i fjor. Nu foreslås det, at man i fremtiden lader ændringerne ske sammen med ændringerne i de årlige hovedvejslove, hvilket da også er det mest praktiske.

Som bilag foreslås indføjjet registeret over de pr. 1. april i år optagne hovedlandeveje. Måske husker medlemmerne, at vi under forhandlingerne i fjor var inde på, at Bornholm havde fået en mindre gunstig stilling end de øvrige amter, og det beroede på søns særlige status som turistområde. I det her opstillede register er Bornholm pænt dækket ind, og der er på en del andre strækninger landet over taget større eller mindre vejdele med, således at der nu i alt overføres ca. 100 km hovedlandevej til statsvejnettet. Vi kan anbefale vedtagelsen af disse ændringsforslag.

Herudover skal jeg henvise til bemærkningerne i betænkningen og blot nævne, at udvalget i samråd med ministeren har drøftet nogle af de forhold, som blev fremdraget af ordførerne ved første behandling. Det drejer sig blandt andet om hensigtsmæssigheden i at nøjes med at færdiggøre de to spor på anlægsstrækningen mellem Nr. Stenderup og A 18 syd for Vejle. Udvalget har ment, det var mere økonomisk at udbygge med de fire spor straks, også fordi man opnår en større færdssikkerhed, og det har ministeren tiltrådt. Endvidere har udvalget drøftet linjeføringen her og linjeføringen for A 15, og disse drøftelser vil blive fortsat, hvad angår strækningen fra Nr. Stenderup - Vejle Nord mod Lille-Bælt. Det samme gælder det gamle spørgsmål, hvorom der er delte meninger, om afsnittet af den nord-sydgående motorvej ved Århus

skal øst eller vest om Brabrand Sø. Det er fortsat til forhandling, og jeg går ud fra, at udvalget vil vende tilbage til dette spørgsmål mellem anden og tredje behandling, hvorfor jeg skal anmode om, at forslaget må blive henvist til udvalget til ny behandling. Vi er af den opfattelse inden for socialdemokratiet, at sagen på god demokratisk vis må drøftes med de implicerede kommuner og amtskommunen.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale de stillede ændringsforslag og bede om, at vi får sagen tilbage til udvalget.

Niels Ravn: Som hr. Otto Mørch allerede har nævnt, er den væsentligste ændring i forhold til lovforslaget, som det forelå ved første behandling, at man i udvalget er enig om, og det er tiltrådt af ministeren, at vi ud over de allerede foreslåede anlægsarbejder også giver ministeren en anlægsbevilling til en omkørselsvej øst om Hjørring, dog således at det i første omgang kun kommer til at dreje sig om det, man kalder parcel 1, til 8,5 mill. kr. fordelt over 4 finansår. Anlægget af denne første parcel betyder, sammenholdt med, at Hjørring kommune selv bekoster en indre omkørselsvej, at man, når disse anlæg er færdigbygget, vil have den tunge trafik fjernet fra Hjørring by. Det er meget væsentligt for byen at få denne trafik til Hirtshals havn, der efterhånden vokser stærkt, udenom, og derfor kan vi i den konservative folketingsgruppe tiltræde, at denne anlægsudgift medtages på indeværende års anlægslov, naturligvis under den forudsætning, at beløbet holdes inden for de samlede bevillingsrammer.

Det næste drejer sig om en sag, som der vel skal stilles ændringsforslag om mellem anden og tredje behandling, det ved jeg ikke. Men udvalget og ministeren er blevet enige om, at anlægget af motorvejsgrenen fra Nr. Stenderup til Vejle allerede i første omgang skal udføres med fire spor og ikke som oprindeligt foreslået kun med én vejbane på to spor. Man er enig om, at både af trafiksikkerhedsmæssige grunde, tekniske