

[Guldberg.]

telse; at spørgsmålet om, hvorvidt det, vi fastlægger herinde som det net, staten har ansvar for, i hvert fald i Århus-området, skal baseres på en forhandling med Århus amt om, hvorvidt vi skal vælge den ene eller den anden side. Det har jeg svært ved at forstå. Jeg kan godt forstå, at man skal forhandle med Århus amt om konsekvenserne af den beslutning, som vi kan tage, men så kan jeg ikke forstå, at vi ikke tager den beslutning i Århus som alle andre steder, og det er det, der ligesom foruroliger lidt. Det kan ikke være sådan, at der skal være en særlig regel, og jeg tror, det er et farligt skråplan at komme ind på. Vi kan jo komme ud for flere sager i fremtiden, og jeg tror, det er et skråplan at komme ind på, hvis man ikke vil holde den linje, som blev lagt fast, og som vi dengang var enige om over hele landet.

Ministeren for offentlige arbejder (*Kampmann*): Må jeg sige til hr. Guldberg, at jeg tror stadig væk ikke, der er nogen væsentlig uenighed os imellem. Vi er jo enige om — og sådan forstod jeg også hr. Guldbergs indlæg — at man ikke kan adskille spørgsmålet om en ændret linjeføring fra de finansielle konsekvenser, som en sådan ændret linjeføring måtte få. Der ligger i hvert fald i det sidste spørgsmål om de finansielle konsekvenser et ganske klart behov for forhandling med de lokale myndigheder, idet der jo ved den vejlov, som nu træder i kraft pr. 1. april i år, er givet visse muligheder for at yde støtte, hvis man har et tidligere tilsagn, i en overgangsperiode, indtil vi får endeligt afviklet disse vejfondsmidler.

Jeg forstod på hr. Guldbergs indlæg, at der i denne diskussion om, hvad en ændret linjeføring måtte medføre af økonomiske konsekvenser, ligger et behov for at forhandle med de lokale myndigheder, og det er præcis den forhandling, jeg vil påtage mig.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslaget.

Ændringsforslaget

forkastedes med 123 stemmer mod 45.

Lovforslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

Skovmand: Den i lovforslaget omtalte motorvej mellem Skødstrup og Tåstrup har i dag en trafik på ca. 6.000 biler; hvilket ligger væsentligt under, hvad der normalt må anses for at være en motorvejs kapacitet. Det er helt nødvendigt, at der bygges en ny vej, men måske kan en lavere dimensioneret vej, f. eks. en 4-sporet motortrafikvej, klare trafikafviklingen på en for trafikanterne tilfredsstillende måde.

Jeg har rejst dette spørgsmål i udvalget, men af tidsmæssige grunde har det ikke været muligt at få det tilfredsstillende belyst. Det ligger klart, at der kan spares ca. 50 mill. kr. ved at anlægge vejen som 4-sporet motortrafikvej, men at trafikikkerheden naturligvis vil være ringere end ved en ren motorvej. Spørgsmålet er så, hvor meget trafikikkerhed vi får for de 50 mill. kr., og om vi ikke ved indsats på andre felter, f. eks. ved adskillelse af motoriseret og gående-cyklende trafik, ville kunne opnå større resultater.

Jeg vil gerne spørge ministeren, om man vil være rede til at foretage en sådan afvejning, også efter at lovforslaget nu vedtages. Det kan måske vise sig at være et spørgsmål, der kan have interesse også ved andre motorvejsprojekter.

Ministeren for offentlige arbejder (*Kampmann*): Jeg vil gerne besvare hr. Skovmands spørgsmål bekræftende. Det er rigtigt, at der stilles en model op for, hvor meget trafikikkerheden er værd, altså i dette tilfælde hvor meget vi sparer ved at nedklassificere det pågældende projekt, som er omtalt i lovforslaget; og hvor meget det vil forøge trafikikkerheden. Det er altså nogle faktorer og nogle værdier, vi skal stille over for hinanden; og på det grundlag se at finde frem til den på enhver måde bedste ordning i kvalitetsmæssig henseende. Der er altså så meget mere grund til at se med en vis appetit på de 50 mill. kr., som herved kan spares, da lovforslagets vedtagelse, som formentlig nu finder sted, jo et stykke længere syd på i Vejle amt medfører en merudgift i forhold til det, der oprindeligt var tilsigtet, på ca. 20 mill. kr.