

[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 anlæggen 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