

[Ministeren for offentlige arbejder.]

De bemærkninger, som fremskridtspartiet er kommet med til dette ændringsforslag, siger, at der gennemføres en revision af standard, priser og mængder for anlæg af nye hovedveje som motorveje og andre hovedlandeveisarbejder. Derfor går jeg ud fra, man forstår min forbavelse, når kandidaten fra Horsens kommer med et indlæg, der er en varmhjertet forsvarstale for, at der netop i dette område skal bygges de meget dyre 4-sporede motorveje.

Det, som hr. Glensgård, om jeg så må sige hængte det op på, var, at jeg havde forbrudt mig imod ministeransvarlighedsloven. Det er jo noget slemt noget at få at vide. Hr. Glensgård henviste til betænkningerne for to hovedvejsstrækninger. Den ene omhandler strækningen fra Nr. Stenderup og til Vejle, og dér har hr. Glensgård ret i, at det i betænkningen konstateres, at ministeren dengang gik ind for en etapevis udbygning, idet man startede med en 2-sporet vej for senere at gå over til en 4-sporet. Efter samråd med udvalget endte det med, at man i betænkningen gik ind for den 4-sporede, men man skal bare lægge mærke til én ting, nemlig at denne betænkning er blevet afgivet nøjagtig den 17. marts 1972, dvs. for 5 år siden.

Der er også tale, når det drejer sig om den anden strækning, om en 4-sporet motorvej, men her er betænkningen afgivet endog 2 år før.

Men der er to ting; jeg gerne vil have slået fast, og det er for det første, at jeg naturligvis ikke på nogen måde ønsker at være i strid med det, der står i ministeransvarlighedsloven, og for det andet, at når dette ting vedtager lovforslag om hovedlandeveisstrækninger, motorvejsstrækninger, er det i princippet en bemyndigelse, man giver ministeren. Når det drejer sig om de to strækninger, som hr. Glensgård omtalte, vil jeg gerne gøre opmærksom på, at målsætningen med det, der er lagt op til, i øvrigt er nøjagtig den samme, som står i lovforslaget, nemlig at der skal være tale om 4-sporede motorveje. Men det, der gør sig gældende, er bare, at vi af grunde, som jeg udførligt har redegjort for i trafikudvalget, bliver nødt til at tage det etapevis, således at vi altså først må anlægge de 2-sporede motortrafikveje og senere, når kapaciteten er til det, må få udbygget dem til 4-sporede veje.

På det direkte spørgsmål fra hr. Glensgård kan jeg svare, at disse to vejstrækninger og

dette med, at det er 2-sporede i første etape af anlægsarbejderne, er forligsstof; det er en aftale, der er indgået imellem de egentlige augustforligspartier, og her har jeg altså ikke medregnet de konservative.

Hr. Glensgård kom ind på nogle meget tekniske betragtninger, idet der jo er tale om forskellige prognoser for den kommende kapacitet, det er især strækningen fra Horsens til Skanderborg, som hr. Glensgård beskæftiger sig med. Det er rigtigt, at der er tale om forskellige tal, hvis man ser, hvad der kommer fra vejdirektoratet, og hvad der kommer fra amtsvejsinspektoratet i Vejle amt.

Jeg kan godt give forklaringen på denne forskel. Forklaringen er den enkle, at de tal, som Vejle amtskommune har angivet for trafikken, er middeltal for strækningen som sådan. Man har altså ikke, som vejdirektoratet altid gør ved sådanne tællinger, taget en tælling midt på strækningen. Derimod har man medtaget trafiktællinger i nærheden af de store byer, i nærheden af Horsens og i nærheden af Skanderborg, som man kan tælle det i dag. Men der er bare én ting, som ligesom glemmes her. Denne trafik kan ikke overføres på en kommende motortrafikvej, ganske simpelt – hvad man tydeligt ved af erfaring – fordi lokaltrafikken ikke benytter en sådan gennemgående vej. Vi ved f. eks., at tilkørselsforholdene er meget vanskelige, og tilkørselsvejene er få, og lokaltrafikken går uden om dem. Det er et righoldigt erfaringsmateriale, man har i vejdirektoratet, og det er det, man har taget højde for, når man er nået frem til de tal.

Jeg vil i øvrigt føje til, at hvis det viser sig, at de prognoser, som vejdirektoratet er kommet med, ikke er holdbare, eller at antallet er stærkere stigende end antaget, så ligger der netop i hele tankegangen, at vi bare sporer planlægningen ind på en sådan måde, at vi kan udbygge til 4-sporede motorveje i takt med den kapacitet, som vi kan overskue.

Må jeg så endelig sige om dette med prognosen for, hvor mange køretøjer der vil være herhjemme, at man regner i amtskommunen med en stigning på 3 pct., mens det i vejdirektoratets tal er 2,4 pct. Forskellen er, hvis man skal beskrive det i en kurve, ganske enkelt den, at man oven i amtet regner med en vækstkurve, der går meget stejlt op. Det vil den gøre, hvis man siger 3 pct. årlig vækst, hvorimod det, man antager som realistisk, stadig væk ud fra erfaringsmaterialet, er, at kurven vil gå lige op.