

[Normann Andersen.]

til et positivt udvalgsarbejde. Der vil blive meget at se på, men trods det regner vi med at ville medvirke til, at arbejdet kan få en forholdsvis hurtig afslutning, så de pågældende planer kan igangsættes, og vi erklærer os parat til det arbejde nu.

Dohrmann (FP):

Der er ingen grund til at holde ministeren hen i spænding, og jeg skal derfor straks give tilsagn om, at fremskridtspartiets 26 mandater vil støtte forslaget om, at den sidste og mellem-liggende strækning af den sønderjyske motorvej fra Skovby til Christiansfeld anlægges. Som konsekvens heraf er vi også indstillet på at give ministeren den fornødne bemyndigelse til at nedlægge visse strækninger som hovedlande-veje.

Derimod kan vi ikke uden videre acceptere den linjeføring, som ministeren foreslår vedrørende omkørselsvejen nord om Nakskov. Vi har fået mange efter min mening saglige protester mod den påtænkte linjeføring. Alle henvendelser har påpeget det urimelige i, at man vil anlægge en motorvej tværs hen over noget af den bedste landbrugsjord, som findes i området. Jeg går ud fra, at ministeren har fået en række lignende henvendelser, og vil derfor spørge, om ministeren ikke grundigt vil lade undersøge muligheden og rimeligheden af at ændre det her foreslåede.

Lad mig herefter komme med nogle bemærkninger om 2- kontra 4-sporede motorveje. Her skal ministeren ikke være i tvivl om, at vi er komplet uenige. Både den forhenværende og den nuværende trafikminister er kommet med nogle tal og beregninger, som der overhovedet ikke er hoved eller hale på, det er en masse fordrejninger. Hertil kommer, at den måde, både ministrene og forligspartierne – i denne forbindelse kan man vist godt tillade sig at sige forligsmagerne – har optrådt på i denne sag, er, om ikke juridisk forkert, så i hvert fald moralsk på grænsen af det tilladelige.

Ministeren startede sin ny tilværelse som trafikminister med at ændre en afgørelse truffet af folketinget, hvorefter nogle strækninger i Vejle amt nu anlægges som 2-sporede såkaldte motortrafikveje. Flere kandidater fra henholdsvis det radikale venstre, centrum-demokraterne, slesvigsk parti og kristeligt folkeparti førte op til valget en glødende valgkamp med annoncer, billeder og det hele, hvoraf det

fremgik, at den og den kandidat, det og det parti fandt hele tanken om 2-sporede veje fuldkommen fåbelig. Og hvad ser man så nu? Samtlige medlemmer valgt for de her nævnte partier støtter nu ministeren i hans synspunkter. Ganske vist siger de pågældende stadig væk, at de har en anden mening, men i realiteten er alle medlemmer inden for augustforligspartiernes rækker lige skyldige i, at både Sønderjyllands amt og Vejle amt nu kun får de 2-sporede veje.

Svend Erik Hovmand (V):

Der er i de seneste år sket en betydelig reduktion af statens vejinvesteringer. I første halvdel af 1970'erne har denne reduktion været på mellem 35 og 40 pct. Særlig hvad angår motorvejsinvesteringer har der været tale om en ganske betydelig begrænsning i de oprindelige budgetter. Eksempelvis blev der i 1973 anvendt 450 mill. kr. til motorvejsinvesteringer, mens der i år kun er planlagt anvendt 340 mill. kr. Tager man prisudviklingen i betragtning, er disse tal udtryk for en halvering af de årlige motorvejsinvesteringer her i landet. Og ser vi på den påbegyndte 15 års vejplanperiode frem til 1990, hvor der i alt var tænkt anvendt 10 mia kr. til motorvejsinvesteringer, ja, så er den nuværende investeringstakt altså udtryk for, at vi i den nævnte periode kun vil kunne anvende omkring halvdelen af dette beløb.

Det er umiddelbart klart, at vi ved en sådan reduktion udskyder det tidspunkt, hvor vi kan få færdiggjort et sammenhængende overordnet motorvejsnet. Konsekvensen heraf kan meget vel være, at kommuner og især amter bl. a. af sikkerhedsmæssige årsager tvinges ud i store investeringer i det sekundære vejnet. Set i dette perspektiv er der derfor en grænse for, hvor meget man nationaløkonomisk opnår ved fortsatte nedskæringer af statens motorvejsbevillinger. Det er min opfattelse, at denne grænse er ved at være nået. Dette betyder ikke, at venstre nu mener, at vi skal bruge endnu flere penge på motorvejsområdet, men det understreger blot behovet for at se vejinvesteringerne mere i sammenhæng og i et mere overordnet perspektiv.

Efter den oprindelige vejplan ville vi inden århundredskiftet have færdiggjort det såkaldte motorvejs-H fra Ålborg til grænsen over Fyn og fra Helsingør til Rødbyhavn. Herved ville vi have skabt et overordnet vejnet, der ikke alene sikrer en hurtig transport og dermed væsent-