

**[Svend Erik Hovmand.]**

lige besparelser først og fremmest for erhvervslivet, men samtidig en bedre komfort for den individuelle trafik i almindelighed og – hvad der er særdeles væsentligt – en betydelig reduktion i ulykkestal og dermed hospitalsudgifter, fordi motorveje har en sikkerhedsstandard, der er ca. 3 gange så stor som sikkerheden på det sekundære vejnet.

Med den væsentlige reduktion af motorvejsinvesteringerne, som nu har fundet sted, og som venstre tager et medansvar for, må vi konstatere, at vi nu kommer et godt stykke på den anden side århundredskiftet, inden den høje vejestandard opnås.

Det er på denne baggrund, at tanken om de såkaldte 2-sporede motortrafikveje er opstået. Disse veje har en sikkerhed, der ifølge teknikernes beregninger er næsten lige så høj som almindelige motorveje, og de kan etableres for et beløb, der er 20–30 pct. lavere end motorveje.

Ved sidste års hovedlandeveislov opnåede vi således ved denne vejtype en umiddelbar besparelse på over 400 mill. kr. med beslutning om anlæggelse af en del af den sønderjyske motorvej i 2 spor. Og så vidt vi dengang fik oplyst, ville nettobesparelsen, når den fulde udbygning havde fundet sted, også være af betydeligt omfang. Vi får i øjeblikket i trafikudvalget foretaget en fornyet undersøgelse af de grundlæggende beregningers holdbarhed. Ændrer denne undersøgelse ikke ved de hidtil kendte beregninger, kan venstre principielt tilslutte sig den nu foreslåede etapevis udbygning af den resterende del af motorvejene i Sønderjylland. Skulle undersøgelsen mod forventning give et andet resultat, bør både denne og tidligere beslutninger om 2-sporede anlæg tages op til fornyet overvejelse.

De foreslåede ændringer af klassificeringen i Århusområdet har vi ingen umiddelbare indvendinger imod, idet vi dog forudsætter, at disse ændringer ikke foruddiskonterer beslutninger om motorvejsanlægget øst og vest om Brabrand sø.

Hvad angår den foreslåede forlægning nord om Nakskov mener vi primært, der vil kunne spares en del værdifuld landbrugsjord ved en mere vestlig tilslutning til hovedlandevejen, men mener i øvrigt, at det under udvalgsarbejdet nærmere bør undersøges at lade forlægningen gå videre til den sydlige vejforbindelse mellem Nakskov og Rødbyhavn for herved at

sikre en bedre trafikfordeling og større besparelser på længere sigt ved at undgå en del ellers påkrævede vejforlægninger.

Med disse bemærkninger skal jeg tilsige en positiv udvalgsbehandling.

**Lowzow (KF):**

Jeg skal begynde med den mindre lovændring vedrørende vejændringen ved Århus. Den har vi ikke nogen bemærkninger til, den kan vi tilslutte os.

Vedrørende Nakskov vil vi gerne fra ministeren høre, hvilke andre forslag der har været, og hvilke forhandlinger der har været omkring det. Det er klart, der skal bygges noget, men vi er åbne over for at gøre det så lempeligt, som det kan gøres.

Det store spørgsmål i det her fremsatte lovforslag er jo spørgsmålet om de 2- og 4-sporede veje. Jeg må på mit partis vegne beklage, at vi stadig væk må arbejde med disse lovforslag, samtidig med at vi stiller spørgsmål, der griber dybt ind i denne beslutningsproces i udvalget, hvorpå svarene endnu ikke er nået frem. Vi har bl.a. stillet spørgsmål om, hvilke muligheder der er for at bygge 4-sporede motorveje af en ringere dimensionering med en mindre midterrabat og reducerede sikkerhedsrabatter f. eks., der kan produceres til en helt anden pris end den, vi har arbejdet ud efter i beretningen om den trinvis udbygning af det lille H.

Det skulle være muligt at bygge dem i et prislag, der ligger meget nær det, det koster at bygge brede 2-sporede veje. Vi vil derved opnå en bedre afvikling af trafikken på et tidligere tidspunkt.

Der er også i hele den prognose, vi arbejder efter, ting, som man vurderer meget forskelligt. Ministeren har i sit bilag, der hos os hedder nr. 26, meddelt, at der i 1973 kom 51.300 nye biler. I 1974 kom der 11.100 – det var, da oliekrisen var på sit højeste. Derefter steg tallet i 1975 til 43.400 og i 1976 til 49.900. Det var altså næsten oppe på 1973-tallet igen allerede efter 2 år. I rapporten om trinvis udbygning af motorveje i det lille H opererer man med et tal for en tilvækst på kun 45.000 biler pr. år. Ministeriet oplyser, at hvis dette tal ikke holder, så bliver alle tallene forrykket med fra 1-5 år, og det bliver meget sandsynligt 5 år i mange tilfælde. Det vil sige, at i hvert fald strækningerne grænsen-Rise Hjarup, Skovby-Christiansfeld, Horsens-Nybro, Rønnede-Udby og flere andre så er meget tvivlsomme eller ret-