

**[Lowzow.]**

tere uinteressante som 2-sporede set ud fra ønsket om en økonomisk besparelse.

Vi mener, det kan blive meget dyrt at udbygge med 2 spor ad gangen, i tilfælde af at disse tal vender, som jeg mener der er stor chance for at de gør. Hvis der ikke er bevilninger til stede, hvis der ikke er penge nok, kommer vi da til i stedet for at bygge kortere stykker 4-sporede veje efter vores mening og så acceptere den lidt længere udviklingstid. Men vi afventer altså stadig disse økonomiske tal for, hvad det kan bygges for, hvis vi blot skal have en separation af trafikken, der kører hver sin vej. Det er for os det altafgørende.

Vi har i udvalget fået oplyst, at der var flertal for 4-sporede veje i partierne, men at man på grund af augustforliget, indgået mellem andre end de i udvalget deltagende, havde bundet sig til at stemme for 2-sporede veje. Vi havde fået oplyst, at centrum-demokraterne og kristeligt folkeparti støttede os i ønsket om 4-sporede veje. Det vil altså sige, at vi nu på grund af et økonomisk forlig, som man ikke helt har kunnet sætte i forhold til det tekniske i denne lovgivning, får en vejløsning, som vi er et flertal i folketinget der faktisk ikke ønsker os.

Ydermere har vi fået meddelt officielt – det er ikke et referat fra udvalgsmøder, det er en politisk meddelelse – at kristeligt folkeparti forstår denne lovgivning således, at man skal fortsætte direkte med udbygning i 4 baner ved afslutningen af fuldendelsen.

Det vil sige, at man ikke tager hensyn til, at det er oplyst for os, at det er helt urentabelt at udføre denne udbygning i 2 baner, medmindre der går mindst 8 år, inden man udbygger til 4 – tyskerne opererer endda her med et tal på 15 år.

Hvis man er nødt til at gennemføre besparelser, ønsker vi at få forelagt et forslag, hvor man får en mulighed for at bedømme disse 2-sporede veje i forhold til en billig 4-sporet vej – altså en løsning, hvor trafikken er separeret. Det vil give en meget større mulighed for afvikling af trafikken, og det vil give en større færdselssikkerhed end de brede 2-sporede veje.

Det her sagte kan kun udlægges sådan, at vi er imod den løsning, der her er foreslået.

**Langsted (CD):**

Når vi skal diskutere dette lovforslag, så er det godt at vide, på hvilket grundlag vi fører

denne diskussion, eller kort sagt: hvad er det vi skal behandle? Jeg tænker her i første omgang på lovforslagets § 1.

I lovforslagets paragraffer er udtrykket »motorvej« anvendt. En motorvej er i princippet en facadeløs vej med mindst 2 kørebaner i hver retning adskilt af en midterrabat. Men så står det i bemærkningerne til lovforslaget om den pågældende strækning – jeg tænker her på strækningen mellem Skovby og Christiansfeld – at den tænkes udført som en bred 2-sporet facadeløs vej forbeholdt motortrafik. Denne vejstrækning tænkes altså udført ikke som en motorvej, som lovtæksten forudsætter, men som en motortrafikvej, som er noget helt andet. Jeg vil nærmest karakterisere det som en almindelig 2-sporet landevej forbeholdt motortrafik med få til- og frakørsler, dog i dette tilfælde uden niveauekryds.

Yderligere henvises der i bemærkningerne til, at denne udførelse sker i fortsættelse af og i lighed med strækningen Rise Hjarup-Skovby. Slår man efter i den dertil hørende lovtækt, så står der også, at der skal anlægges en motorvej, medens realiteten altså er ifølge bemærkningerne, at der udføres en motortrafikvej. Det synes jeg ikke kan være helt i overensstemmelse med lovens bogstav.

Måske ministeren vil forsøge at bringe orden i forholdene, så lov og virkelighed kan komme til at svare til hinanden.

Vi kan ikke tilslutte os ministerens fortolkninger. Lovteksten må være entydig og kan ikke fortolkes i bemærkningerne.

Dette at indføre motortrafikveje, altså en række brede hovedlandeveje, midtvejs på vore motorvejsstrækninger begrundes, som vi ved, dels med besparelshensyn, dels med en formindsket ulykkesrisiko, for ikke at tale om, at man har fundet frem til, at man i Tyskland påtænker op til 2.500 km nye motortrafikveje. Nu er Tyskland jo et stort land, hvor en sådan vejstrækning ikke kan imponere, men det kunne være morsomt at få at vide, om de i mange henseender praktiske tyskere også havde fundet på, om nogle få kilometer af disse mange skulle anvendes som korte forbindelsesveje mellem motorveje af betydelig længde; det tror jeg ikke på.

Endelig tillades der heller ikke på motortrafikveje den samme hastighed som på 4-sporede motorveje, og det er efter min mening noget meget væsentligt.

Vi har allerede haft mange diskussioner i