

### [Glensgård.]

behandling af finansloven, har ministeren handlet korrekt, sådan må svaret fra lovkontoret forstås.

Men da vi jo ikke skal tage debatten om de 2 og de 4 spor her, vil jeg bede ministeren allerede nu bekræfte, at de beslutninger, der ellers har været taget på vejområdet om 2 spor, altid i finanslovens anmærkninger er noteret således, at de og de strækninger udføres i første etape i 2 spor. Jeg vil også bede ministeren bekræfte, at der i finansloven og finanslovens anmærkninger intet står om en ændret udførelse af strækningen Nørre Stenderup-Vejle syd, og Horsens-Nybro. Jeg vil godt sammenholde disse to strækninger med den nordlige motorvejsstrækning nord for grænsen og bede ministeren bekræfte, at samme anmærkninger er anvendt om denne strækning. At det så lykkedes et medlem af tinget at overtale finansministeren til at udføre denne strækning i 4 spor under debatten om augustforliget er en anden sag. Men anmærkningerne til finansloven angiver intet om – og det vil jeg gerne bede ministeren bekræfte – at de to nævnte vejstrækninger skal udføres i første etape som 2-sporede. I øvrigt vil jeg allerede nu sige, at selv om ministeren ikke ønsker at få sagen til debat i salen, kunne jeg forestille mig, der var andre, der kunne tænke sig det.

### Ministeren for offentlige arbejder (*Kjeld Olsen*):

Det er lige ejendommeligt, hver gang jeg hører repræsentanter for fremskridtspartiet diskutere dette spørgsmål. Jeg har lyttet adskillige gange til hr. Glensgård, og almindeligvis får man indtryk af, at hr. Glensgård er en ivrig forkæmper for 4-sporede motorveje og en lige så stærk modstander af 2-sporede motorveje, hvilket fremgår af læserbreve, hvor folk har fået den opfattelse; det er jo ganske snedigt gjort af en politiker. Derfor glædede det mig, at det denne gang var hr. Dohrmann, der var ordfører for fremskridtspartiet, for her manglede jo ikke nogen klarhed. Hr. Dohrmann sagde ligeud, at man var modstander af 2-sporede veje, hvoraf jeg modsætningsvis må slutte, at man er tilhænger af 4-sporede.

Så bliver jeg nødt til at gentage, hvad jeg sagde, da vi behandlede finanslovsforslaget. Dengang sagde jeg til hr. Glensgård, at hvis man havde fulgt fremskridtspartiets besparelser i den finanslov, der nu er trådt i kraft, vil-

le der ikke have været 1 kr. til at bygge 1 m vej, og mange af de vejbyggerier, der er i gang, måtte ganske simpelt sættes i stå. Jeg har ikke hørt repræsentanter for fremskridtspartiet anfægte, at det ville være konsekvensen. Hvis man ønsker at anfægte det, er jeg meget interesseret i at høre det.

Jeg vil gerne sige tak til hr. Svend Erik Hovmand, for jeg finder, at hans bemærkninger om det nødvendige, der måtte gøres, stod i et noget bedre forhold til de økonomiske realiteter end visse andre af ordførernes. Jeg vil til hr. Svend Erik Hovmand sige, at når det drejer sig om linjeføringen nord for Naksøv – og det var andre ordførere også inde på – er vi naturligvis parat til at komme med alle mulige oplysninger. Jeg har allerede fået henvendelser; jeg ved også, at medlemmer af trafikudvalget har fået henvendelser fra folk, som har fundet bedre løsninger, og som altid i disse tilfælde skal vi have en fordomsfri drøftelse deraf.

Nedklassificeringen ved Århus er uafhængig af det problem, der hedder øst-vest om Brand Sø.

Så vil jeg sige til hr. Lowzow, at jeg beklager, det ikke har været muligt at få alle svar hurtigt nok frem i udvalget, men jeg kan love for – og jeg synes faktisk også, at hr. Lowzow må erkende det – at der har været pres på, når det drejer sig om de vejspørgsmål, der har været stillet. Der er ikke tale om manglende vilje, men jeg kan da umiddelbart sige, at et så kompliceret – for det er det – og generelt spørgsmål som at bygge veje af en ringere kvalitet for dermed at kunne få dem 4-sporede i samme længde fra starten er noget, man ikke bare springer til.

Vi har jo tidligere diskuteret dette med prognoserne, og der er ingen af os, der kan sige, hvem der får ret. Det er vejdirektoratet, der om jeg så må sige er kommet med begge bud, men vejdirektoratet henholder sig altså i dag til nettotilvæksten på de ca. 40.000 og ikke de 58.000.

Sikkerheden har også været bragt ind i denne debat af flere ordførere, både ordførerne for retsforbundet og hr. Lowzow. Jeg bliver nødt til at gentage et argument, jeg ofte har fremført, nemlig at man i hvert fald ikke kan sige, at det sikkerhedsmæssige kan være det helt afgørende for at bygge 4-sporede veje. Jeg går ud fra, at man stadig væk genkalder sig adskillige debatter, hvor kravet om at spare har