

[Ministeren for offentlige arbejder.]

lydt fra akkurat de samme partier, som her har talt om 4-sporede veje. Jeg går ud fra, at almindelig logik må fortælle os, at det, der kan blive det fælles udgangspunkt, er, at der af samfundsøkonomien kan afses så og så meget til vejbyggeriet, hvorefter spørgsmålet er, hvordan vi bedst kan anvende de nedskårne beløb, vi har til at bygge veje for: skal vi bygge dem 4-sporede og altså kortere strækninger, eller skal vi bygge brede 2-sporede motortrafikveje og altså bygge længere strækninger? Hr. Alfred Hansen tager fuldstændig fejl, hvis han tror, at man ikke, fordi der endnu ikke eksisterer en sådan bred 2-sporet motortrafikvej i Danmark, kan henvise til ulykkesstatistikker. Der kan indhentes adskillige erfaringer, og der er foretaget mange beregninger, men man får indtryk af, at de af trafikudvalgets medlemmer, der har haft lejlighed til at sidde i trafikudvalget igennem længere tid, anfægter disse statistikker og de beregninger, som vejdirektoratet er kommet frem med, men de fortæller meget entydigt – og lad det også været et svar til fru Inge Krogh – at man får mere trafiksikkerhed pr. investeret krone, hvis man anlægger vejene som en bred 2-sporet vej, fordi der bliver mindre tilbage af den gamle og meget farlige vej.

Til hr. Langsted vil jeg sige, at jeg forstår, det er et principielt spørgsmål, der bliver rejst, dette, at man i § 1 i lovforslaget taler om en motorvejsstrækning – og en motorvej er jo altså 4-sporet – medens jeg i bemærkningerne til lovforslaget siger, at vi starter med de to spor. Det, som stadig væk er sigtet med lovforslaget, er naturligvis det, der står i § 1. Der er tale om en etapevis udbygning af en 4-sporet motorvej, men fordi økonomien er så stram, bliver det altså strakt tidsmæssigt på den måde, som det er antydnet i bemærkningerne. § 1 gælder altså stadig væk, og det var jo akkurat den samme tankegang, der lå bag andre ændringer, hvor man oprindeligt havde talt om 4 spor.

Endelig stillede hr. Alfred Hansen forskellige spørgsmål, og lad mig svare kort på dem. Der foreligger kun aftale om det, som allerede har været diskuteret bl. a. i trafikudvalget – og når jeg siger aftale, mener jeg aftale imellem augustforligspartierne – og det vil sige, der er ikke tale om en principtilslutning til dette med de 2-sporede. Det er op til de enkelte partier,

idet jeg naturligvis har mit håb om, at de yderligere diskussioner og udveksling af synspunkter, vi skal have i trafikudvalget, vil gøre det klart, at der faktisk ligger en ganske god filosofi bag det, som jeg vil tillade mig lidt prætentivt at kalde for nytænkning. Det er rigtigt, det er omstændighederne, der har tvunget os ind på det. Det er en skral økonomi, der har gjort, at man måtte tænke i andre baner. Havde vi haft muligheden som i de glade 1960'erne og i begyndelsen af 1970'erne for at fare lige løs på de 4-sporede, ville det naturligvis være det bedste. Men vi har ikke de glade 1960'ere længere, og jeg synes, der er grund til at lytte til, hvad den socialdemokratiske ordfører sagde, nemlig: hvad ved vi om situationen om 15 år, hvad ved vi om hele energiproblemet med hensyn til brændstof og dermed behovet for veje? Det afgørende er, at vi indretter os på en så smidig måde, at vi kan tilpasse os den kapacitet, som kommer.

Jeg synes, at hr. Alfred Hansen har det med at stille spørgsmål til mig, som egentlig skulle være stillet til ministeren for skatter og afgifter, men jeg skal da gerne bringe også dette videre og høre, om han har fået 600–700 mill. kr. mere ind på vægtafgifterne. Hvis dette skulle være tilfældet, tror jeg godt, jeg i hvert fald på regeringens vegne kan sige, at skal man prioritere de investeringer, som ligger, er jeg ikke sikker på, det at fare løs på Fyn står øverst på listen.

Hr. Glensgård kom igen ind på mere statsretlige problemer. Det er rigtigt, at der nu er tilgået trafikudvalget et responsum, som justitsministeriets lovkontor har udarbejdet, og at det har en følgeskrivelse, som jeg har underskrevet, og hvori jeg konstaterer, at sagen med dette responsum i og for sig er afklaret. Man kan kun fortolke dette responsum på én måde, nemlig at skulle man forestille sig – og det er meget teoretisk – at jeg ligesom lagde op til, at nu skal der bygges 4-sporet på de to strækninger, vi diskuterede, ville jeg i virkeligheden begå lovbrud. Jeg vil gerne sige tak til hr. Glensgård, for hr. Glensgård har ret i, at det var hr. Glensgård, der bestilte det responsum fra justitsministeriets lovkontor. Hr. Glensgård har heller ikke uret i, at det har noget at gøre med finanslovsdebatten – det er jo også anført i dette responsum fra justitsministeriet – hvor hr. Glensgård rejste det spørgsmål, som gav anledning til debat.