

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Jeg vil godt sige, selv om det jo er stof, der henhører under finansministeren, at det er og bør være almindelig praksis, at der på de forskellige konti i finanslovsforslaget står de anmærkninger, som er nødvendige, herunder hvad det egentlig er, det drejer sig om. Og så vidt jeg er orienteret, har det ikke stået på en sådan måde i forbindelse med dette finanslovsforslag, at det kunne læses meget tydeligt, og det har at gøre med det vældige tidspres, der var over hele arbejdet herinde, hvor man jo efter valget skulle have en finanslov halet hjem. Men jeg kan altså svare, at det naturligvis må være sådan, at man ud af et finanslovsforslag kan læse, hvad de enkelte poster drejer sig om.

Dohrmann (FP):

Jeg må konstatere, at augustforligspartiernes repræsentanter ikke har den samme store lyst til at tale om motorveje, som de havde før det sidste valg. Jeg vil også gerne sige til ministeren, at man vel har lov til at formode, at ministeren også før han blev minister har interesseret sig en smule for trafikforhold og derfor ikke behøver sådan at fremstille sig som særlig uvidende om, hvorledes fremskridtspartiets stilling var til 2- kontra 4-sporede veje: den fremgik ganske klart af afstemningen vedrørende strækningen Rise Hjarup – Skovby. Jeg erindrer i hvert fald tydeligt at samtlige socialdemokratiske medlemmer gik ind for den 2-sporede løsning.

Men der er en anden ting, jeg synes folketingset har krav på at få klarhed over, og det er, hvorvidt augustforligspartierne er bundet, hvis – og jeg skal ikke antyde, at der kommer et sådant ændringsforslag – der kommer et ændringsforslag fra et af partierne uden for forliget om en 4-sporet vej fra Skovby til Christiansfeld. Er partierne i så fald frit stillet til at stemme for dette forslag? Jeg spørger, fordi jeg synes, man kan komme i tvivl både når man hører centrum-demokraternes ordfører og fru Inge Krogh fra kristeligt folkeparti. Fru Inge Krogh siger, at principielt er hendes parti indstillet på at anlægge 4-sporede veje, men samtidig er fru Inge Krogh og hendes parti med til at forhindre, at vi anlægger 4-sporede veje. Så nævner fru Inge Krogh, at hun forestiller sig noget i retning af, at der ingen ophold skal være mellem de to etaper. Skal det forstås på den måde, at hun mener man først

kører de to veje igennem og så begynder nede fra den anden ende igen og anlægger de to sidste? Eller hvad er det, fru Inge Krogh mener, og hvad er det i det hele taget, forligspartierne mener? Jeg mener, folketingset har krav på at få det at vide.

Lowzow (KF):

Ministeren sagde i sit svar, at de, der har talt for 4-sporede veje, er de samme, som dem der har talt om besparelser tidligere. Ja, det er ganske rigtigt, og det står vi meget kraftigt ved. Men jeg håber også, ministeren bemærkede, at jeg sagde, vi var villige til eventuelt at bygge den kortere længde i 4 spor, hvis ikke bevillingerne var til stede, men at jeg samtidig havde håbet om, at der kom en besvarelse fra ministeren eller fra ministeriet. Jeg lagde også mærke til, at ministeren ikke benægtede, at det kunne blive et svar, som var på linje med det, jeg tror, nemlig at man, hvis man bygger motorveje af ca. samme standard som dem, vi kender i dag, det, vi kalder de gamle 4-sporede, med mindre rabat imellem vejbanerne, eventuelt kun en adskillelse, og mindre bredde, får en udgift, som ligger meget nær det, det vil koste at udbygge dem på den måde, der her er foreslået. Jeg har tidligere under forhandlingerne sagt, at der også er noget principielt i, at vi ønsker det, vi i udvalget kalder det lave H udbygget, således at vi fortsætter en plan, som er lagt, i stedet for at blive ved med at ændre planerne hele tiden.

Ministerens nytænkning bliver jo, hvis min vurdering af de tal, der er lagt frem til os fra ministeriet, er den rigtige, altså at man følger den høje udviklingskæde, en dyr nytænkning, for så er der jo ingen besparelse. Det uddrager jeg af ministerens besvarelser her.

Ydermere fik vi jo at vide i samrådet med Vejle amtsråd, at der var 12 ulykker pr. 100 millioner vejkilometer på 2 spor og 8 ulykker på 4 spor. Men dette, at skaderne på de 2-sporede var alvorligere end på de 4-sporede, blev omregnet således, at uheldsomfanget er 65 pct. større på 2-sporede end på 4-sporede. Det synes jeg er noget, man bør tage med ind i det, og det er ikke over for udvalget afkræftet på noget tidspunkt.

Jeg vil også lige til sidst bede ministeren bekræfte, at hvis man gør det, som det lader til der er optræk til efter udtalelser fra nogle af augustforligspartierne, nemlig at man først bygger en bred 2-sporet motortrafikvej og