

**[Glensgård.]**

gode oplysninger, man havde fra Sverige. Vi har så spurgt om, hvad det var for oplysninger, og svarene er nu kommet. Antallet af personskader er steget med 25 pct. på en motortrafikvej i forhold til en motorvej. Antallet af trafikdræbte er steget med 50 pct. på en motortrafikvej i forhold til en motorvej. Er det de gode erfaringer, ministeren bygger på?

Så vil jeg gerne stille ministeren et konkret spørgsmål. Ministeren sagde selv, at § 1 i lovforslaget selvfølgelig drejede sig om 4 spor, men at han i bemærkningerne havde skrevet, at de i første omgang skulle udbygges som 2 spor. Hvis nu det samme sker, som skete, dengang socialdemokratiets ordfører hed hr. Otto Mørch, hvor man udtalte, at udvalget var uenigt med ministeren i de 2 spor og krævede 4 spor med det samme, og ministeren tiltræder dette, mener ministeren da, at ministeren har beføjelse til at omgå en sådan afgørelse i folketinget? Det er nemlig det, der er sket med strækningen Nørre Stenderup-Vejle syd. Der kom ministeren også med et forslag, som sagde: først 2 spor og derefter 2 spor til, i alt 4 spor. Så sagde udvalget: det vil vi ikke finde os i: 4 spor med det samme. Det er det, ministeren har omgjort. Jeg vil altså bede ministeren svare helt konkret: hvis der findes et flertal i udvalget i dag, som ikke vil acceptere udbygningen i to etaper, vil ministeren så acceptere dette, og vil ministeren også garantere os for, at der ikke sker en administrativ ændring af en sådan lovmæssig beslutning?

**Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):**

Jeg må allerførst lige gøre en undskyldning til fru Inge Krogh, fordi jeg glemte at svare på et spørgsmål, hun stillede. Spørgsmålet gik ud på, i hvilken takt man skal udbygge fra 2- til 4-sporede veje. Svaret er, at det afhænger fuldstændig af, hvordan det kommer til at ligge med kapaciteten. Meningen er, i det øjeblik man kan konstatere, at det nu rækker henimod den kapacitet af biler, som er i overensstemmelse med 4-sporede, indgår det i den planlægning, der skal finde sted.

Hr. Lowzow talte både om dette med helere at bygge kortere 4-sporede og om trafik-sikkerhed. Dertil bliver jeg nødt til at sige, at man får den dårligste trafiksikkerhed, hvis man bygger kortere strækninger med 4-sporede og altså har den længere gamle del tilbage.

Hr. Lowzow ryster på hovedet, hvilket egentlig ryster mig en smule, for hr. Lowzow er medlem af trafikudvalget, og hr. Lowzow har som medlem af trafikudvalget modtaget materiale, der til fulde underbygger det, jeg har sagt her; jeg er meget villig til over for hr. Lowzow at fremsende, hvad der ellers måtte være ønskeligt i den retning.

Hr. Lowzow siger, at der er tale om så og så mange procent større trafikusikkerhed på en 2-sporet end på en 4-sporet. Ja, det er rigtigt. Vi har jo også tal i materialet, der siger, at antallet af personskadeuheld pr. 100 millioner vognkilometer er 8 på 4-sporede motorveje, 12 på de brede 2-sporede og ikke er mindre end 32 på eksisterende veje. Det er derfor, det trækker sikkerheden nedad, hvis man fulgte det, som hr. Lowzow er indstillet på.

Hr. Alfred Hansen mener, at det er meget tungtvejende, når man fra Sønderjyllands kommuner siger, at de mener, det bør være 4-sporede. Hvis det skal være tungtvejende, hvad lokale repræsentanter siger, kan jeg bare nævne, hvad jeg har hørt hr. Alfred Hansen sige for Fyns vedkommende, når det drejer sig om 4 stationer, som vi var tvunget til at nedlægge, og når det drejer sig om det problem, vi her diskuterer. Så vil man vist hurtigt finde ud af, at hvis dette land skulle administreres og ledes efter, hvad man siger lokalt, ville den finanslov, vi har vedtaget, være alt, alt for lille, for ikke at sige, at det er ganske urealistisk. Man skal modtage argumenterne fra lokalt hold. Man skal diskutere med kommunerne og selv argumentere for det, man står for, men jeg kan ikke se, at de lokale argumenter er mere tungtvejende end så mange andre.

Hvad angår det med ulykkesstatistikken, vil jeg meget gerne i udvalget redegøre nærmere for det. Jeg kan hente materiale fra vejdirektoratet, der kan fortælle noget om den viden-skab, var jeg lige ved at sige, der efterhånden er udviklet, når det drejer sig om at udarbejde sådanne statistikker.

Hvad hastigheden angår, vil jeg sige, at det er justitsministeriet, der har den afdeling, men alt tyder på, at der skal være en maksimalhastighed på 90 km/t på de brede 2-sporede motortrafikveje.

(Kort bemærkning):

**Lowzow (KF):**

Jeg havde håbet, det ikke var nødvendigt at