

**Maisted (FP):**

Vil grønlandsministeren bekræfte, at de samme problemer, som er opridset i lovforslag nr. L 138, kunne være løst ved hjælp af lov om tilskud til Grønlands landsråd og de grønlandske kommuner?

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

**Anden næstformand (Erlendsson):**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.*

(Lovforslag nr. L 89. Fremsat 15/3 77. Første behandling 26/4 77. Betænkning 20/5 77).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

**Normann Andersen (S):**

Egentlig skulle det ikke være nødvendigt at sige så forfærdelig mange ord om dette lovforslag, idet et stort flertal går ind for lovforslaget, som det er fremsat, men som jeg selv gav udtryk for ved første behandling, så var det nok ikke så meget lovforslaget som sådant, der skulle diskuteres, men mere vejenes beskaffenhed, de 4-sporede eller de 2-sporede, eller hvad man nu kunne hitte ud af. Der er da også sket en hel del hen ad vejen ved det mellemliggende udvalgsarbejde, der har været udført, og man har efterhånden fundet frem til, at det i og for sig ikke skulle være nogen af delene. Det sluttede med at blive en 26 m bred – man kan godt sige standardmotorvej.

Det var måske ikke lige netop det, vi havde tænkt på i starten, men når man ser resultatet her, så synes jeg, det er et acceptabelt resultat, man har fundet frem til. Der er i hvert fald det positive deri, at for det første er der et stort flertal bag, og for det andet kan man måske fremover i en lang årrække undgå diskussionerne om, hvilke vejanlæg vi skal anskaffe os, når nye veje skal bygges.

Det er i og for sig det, jeg har tænkt mig at sige om sagen og så kun anbefale lovforslaget til vedtagelse ved tredje behandling. Jeg er klar over, at der bag efter mig vil komme en række ordførere, som nok hver især synes, at nu skal netop de have æren af det, der er foretaget i udvalget. Den diskussion vil jeg undlade at gå ind i, men kun kort fastslå, at nu bliver loven gennemført. Det er vi tilfreds med. Om det så er den ene eller den anden, der skal have mere eller mindre af æren, det må være sagen uvedkommende.

**Dohrmann (FP):**

Det, at et flertal i udvalget om offentlige arbejder tvang ministeren til at ændre indstilling med hensyn til 2- eller 4-sporede veje, er en af de bedste ting, jeg har været med til at opleve herinde på Christiansborg.

Vi er mange herinde, som har haft den opfattelse, at regeringens planer om at anlægge 2-sporede veje var helt ved siden af og kunne være blevet en af de største skandaler i nyere tid.

Udvalgsarbejdet har været temmelig trevent, forstået på den måde, at hvert eneste svar på de spørgsmål, der blev stillet, var omgivet af et tågesløv. Jeg skal under ingen omstændigheder bebrejde nogen teknikere eller embedsmænd, at de er loyale, men af de svar, vi har fået, har jeg fået den opfattelse, at ministeren har nogle sympatisører ovre i ministeriet for sin smal-sporede eller rettere 2-sporede løsning.

Det hele var meget forvirrende. Først fik vi at vide, at f. eks. broerne skulle udbygges til fuld bredde, altså 4-sporede. Derefter fik vi at vide, at nu skulle de være 2-sporede. Pludselig kunne man i aviserne læse, at strækningen fra grænsen til Rise-Hjarup skulle være 2-sporet. Et par dage efter kunne man læse det modsatte. Vi har kun pressen og i særdeleshed den jyske presse at sige tak for, at det hele er endt så fornuftigt, som det nu er.

Men for at stadfæste beslutningen og forhindre, at en minister eller nogen tilfældige forligs-