

[Tyroll.]

Nakskov, og at der også er brug for tilsvarende løsninger omkring andre byer for at opnå nogle miljømæssige forbedringer, men at vi alt i alt må vurdere dette forslag også efter alt det, der er sket under udvalgsbehandlingen i retning af at satse på 4 spors veje, som udtryk for en kraftig prioritering af privatbilismen.

Det kunne også være interessant at få lidt mere at vide om, hvad disse investeringer nu kommer til at betyde, for vi ved jo, at der er en aftale om nogle beløbsrammer for en 3-årig periode blandt augustforligspartierne. Derfor vil vi gerne vide, hvad dette kommer til at gå ud over. Jeg er godt klar over, at der er sket en vis forskydning i forhold til tidligere anlægsplaner osv., men det betyder jo ikke, at pengene ikke skal hentes et eller andet sted fra. Jeg har også forstået på ministeren, at det er noget med 400 mill. kr., der skal findes et andet sted. Hvor skal de findes inden for denne 3-årige periode, hvor besparelserne skal finde sted?

Vi synes jo nok, at man burde have vist samme rundhåndethed over for den kollektive trafik, men sagen er jo, man i ret så høj grad udsulter DSB og udsulter den udvikling, som måske kunne have kompenseret for noget af al den biltrafik, som i stedet for bliver fremmet via disse projekter. Vi må således klart tage afstand fra dette projekt og fra den trafikpolitiske prioritering, der ligger i det.

Glensgård (FP):

Flere ordførere har takket ministeren for hans tilslutning til lovforslaget. Det burde være ministeren, der takkede folketingets medlemmer eller i hvert tilfælde de medlemmer, der sidder i trafikudvalget. Ministeren har i denne sag – og ministerens forgænger i sagen sidste år – ikke givet tilstrækkelige oplysninger til trafikudvalget. Folketingets medlemmer af trafikudvalget har i denne sag leget vejteknikere. Det er folketingets medlemmer, der har siddet og tegnet en vej på et stykke papir og sagt til ministeren: sådan vil vi gerne have den til at se ud; hvad koster det? Det burde være en politikers job at vælge mellem alternativer og ikke at være tekniker, men i denne sag har politikerne altså været teknikere.

Jeg vil stille det konkrete spørgsmål til ministeren, for det er der åbenbart ikke andre, der har taget sig af: agter ministeren ikke at udstyre vejene med det udstyr, ministeren nævner i et svar på udvalgsspørgsmål 56? Ønsker

ministeren at udføre disse motorveje med det ekstra udstyr i første omgang? Jeg kan se på ministeren, at ministeren er lidt i tvivl om, hvad det er for noget udstyr. Det er et udstyr, som ville give en besparelse på de to strækninger i Vejle amt af størrelsesordenen, jeg tror 16–18 mill. kr. Det er noget med nødtelefoner, med afstribningerne og med de faciliteter, der er i tilknytning dertil.

Vi ønsker, at ministeren ikke udstyrer vejstrækningen med dette ekstraudstyr, før den dag kapaciteten kræver dette, altså den dag, kapaciteten overskrider 4.000 biler, for det var jo kapacitetsgrænsen for de brede 2-sporede motortrafikveje.

Så vil jeg godt sige i forbindelse med ændringsforslaget, at det er en misforståelse, når det konservative folkepartis, venstres og centrum-demokraternes ordfører siger, at når ministeren har tiltrådt det, er der ingen grund til at markere det i selve loven. Det samme gjorde ministeren i 1969 på vejstrækningen Nr. Stenderup–Vejle syd. Ministeren kom i første omgang til udvalget og sagde, at han ønskede denne vejstrækning udført i to etaper, hvortil folketingets udvalg sagde til ministeren, at det fandt man ikke rigtigt, man ville have dem udført med det samme i 4 spor. Dette tiltrådte ministeren. Så fik vi en minister, der hed Kjeld Olesen, og han omgjorde denne beslutning, som et enigt udvalg, endda tiltrådt af ministeren, havde truffet.

Nu står der et enigt udvalg og siger, at vi skal have en tværprofil på 26 m, og ministeren har tiltrådt det. Ja men det kan ministeren omgøre igen til næste år, hvis det passer ministeren. Derfor er det nødvendigt i hvert tilfælde med den minister, vi har siddende nu, at det bliver markeret i lovteksten, at tværprofilen på motorvejene skal være 26 m. Der er ikke nogen som helst reel begrundelse for ikke at markere dette i lovteksten.

Jeg vil også godt her ved andenbehandlingen af sagen markere, at man, som hr. Dohrmann sagde, nok skulle takke det flertal, der havde stemt for 4 spor sidste år. Det skal man gøre ud fra betragtningen om, at de økonomiske oplysninger, vi har fået fra trafikministeriet, langt fra har været tilstrækkelige. Det har været noget sjuskeri. Det er klart bevist nu, at vi har fået en billigere løsning frem, fordi folketingsmedlemmerne leger vejteknikere, men det havde været mere effektivt, om det havde været ministerens embedsmænd, der havde forelagt det for