

[Ministeren for offentlige arbejder]

fattelse intet grundlag for at ændre på lovforslagets linjeføring.

**Pilgaard Andersen (FP):**

Det er beklageligt, at ministeren ikke kan indse, at det er vigtigt. Den oprindelige idé med diagonalvejføringen var at føre landsdelene sammen, ikke at lave en diagonalvej via Vejle og til Horsens. Det, der var det væsentlige, var, at det skulle tilgodese de tyndt befolkede kommuner som Give, Nørre Snede, Brædstrup og Ry. Det ville være den linjeføring, de havde fået lovnin på, hvilket efter min mening er en meget væsentlig ting.

Jeg vil da gerne spørge ministeren, om det skitserede vejanlæg vil indgå i den videre planlægning, om ministeren vil foretage en beregning og en undersøgelse af hele det skitserede projekt, da det efter min mening er betydelig billigere og tilgodeser både Horsens og de førnævnte kommuner. Jeg mener, det må være rimeligt, da det kan bevises rent økonomisk, at denne vej er langt billigere.

**Langsted (CD):**

Jeg vil gerne som supplement til det sidste, som hr. Pilgaard Andersen sagde, støtte det spørgsmål, der blev rettet til ministeren, om vi ikke kunne undersøge den linjeføring i udvalget om offentlige arbejder og rette det samme spørgsmål til ministeren.

Samtidig kan jeg rette det spørgsmål til ministeren, om ikke ministeren også undrer sig med mig og andre over, at dette spørgsmål i det hele taget rejses, når det i går fra samme partis side blev sagt, at man overhovedet ikke kunne medvirke til forslaget's gennemførelse.

**Formanden:**

Jeg henstiller, at der ikke polemiseres mod deltagere i spørgetiden, som ifølge forretningsordenen ikke har mulighed for at svare.

**Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):**

Jeg vil gerne for det første til hr. Pilgaard Andersen gøre opmærksom på, at det projekt, som nu formentlig og forhåbentlig bliver en realitet, koster omkring 40 pct. af den pris, man oprindeligt havde regnet med. Man opnår en besparelse på mellem 250 og 300 mill. kr. i forhold til det oprindelige projekt,

samtidig med at man i store træk opfylder det samme formål. Det giver ganske vist nogle få kilometers længere kørsel, men tidsmæssigt bliver det stort set det samme, fordi den fremtidige kørsel, når den samlede vejstrækning er færdiggjort og motorvejen fra Horsens og nordpå er færdiggjort, vil komme til at foregå på motorvejen.

Jeg kan over for hr. Pilgaard Andersen bekræfte, at alle relevante spørgsmål i forbindelse med hovedlandevejslovsforslaget naturligvis vil blive besvaret og behandlet under lovforslagets behandling. Det kan der næppe være tvivl om.

Hr. Langsteds spørgsmål om, hvorvidt jeg undrer mig over, at et spørgsmål af denne art bliver stillet i dag, når spørgsmålet, som har relation til det lovforslag, der behandles i går, overhovedet ikke blev stillet, skal jeg undlade at kommentere.

**Formanden:**

Jeg henstiller også i anledning af de sidste bemærkninger, at eventuel polemik mod spørgeren sker på et tidspunkt, hvor spørgeren har taletid tilbage. Det er ikke rigtig rimeligt at gøre det på anden måde, og jeg forstår hr. Pilgaard Andersens misfornøjede ansigtsudtryk.

Hermed sluttede spørgsmålet.

9) Til *handelsministeren* af:

**Kaj Hansen (DKP):**

»Kan ministeren bekræfte de nye, store oliefund i Nordsøen og overvejelser om at bygge en olieferledning til hjemtransporten?«

(Spm. nr. 654).

Skriftlig begrundelse.

Der kan henvises til Information af 2. marts 1979, hvori det oplyses, at olien i Nordsøen kan dække 35-40 pct. af Danmarks energiforbrug.

**Handelsministeren (Arne Christiansen):**

Jeg vil gerne påpege, at der ikke er tale om nye oliefund, men om en vurdering fra konsulentfirmaet De Golyer & McNaughton af de tilstedeværende reserver i allerede gjort fund samt en vurdering af potentielle pro-