

*Forslag til lov om indfødsrets meddelelse.*  
(Lovforslag nr. L 126. Fremsat 22/1 81.  
Første behandling 3/2 81. Betænkning 12/2  
81. Anden behandling 17/2 81).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Knud Lind (FP):**

Fremskridtspartiet vil stemme for lovforslaget ved tredje behandling. Fremskridtspartiets 3 ændringsforslag blev forkastet ved andenbehandlingen, men da lovforslaget som bekendt derudover omhandler 579 personer, skal de sidstnævnte ikke undgælde for dette, hvorefter vi vil stemme for hele lovforslaget her ved tredje behandling.

**Formanden:**

Ved tredje behandling kan man kun stemme for et helt lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 148 stemmer.

**Formanden:**

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **6) Første behandling af:**

*Forslag til lov om hovedlandeveisstrækningen Løtgen-Tåstrup.*  
(Lovforslag nr. L 147. Fremsat 29/1 81).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Formanden:**

En lille smule mere ro i møderne rundt omkring.

**Niels V. Andersen (S):**

I modsætning til tidligere år er dette års forslag til lov om hovedlandeveisstrækninger begrænset til en enkelt landeveisstrækning, nemlig strækningen Løtgen-Tåstrup i Århus amt. Som det fremgår af ministerens bemærkninger til lovforslaget, er baggrunden for lovforslaget ønsket om at ændre det pågældende vejanlægs status fra en oprindelig 4-sporet motorvej til en 2-sporet motortrafikvej i samme linjeføring som den tidligere planlagte motorvej.

Fra et socialdemokratisk synspunkt er det foreliggende lovforslag et positivt udtryk for en konsekvent registrering og opfølgning af den ændrede udvikling i trafikmønsteret, der er sket siden det oprindelige forslag så dagens lys i 1972. Udviklingen har vist, at prognoserne angående en stadig stigning i den individuelle biltrafik ikke har holdt stik. Set i lyset af den økonomiske og energimæssige situation og de fremtidige tendenser vil stagnationen i den individuelle biltrafik sikkert være vedvarende. Dog skal det overordnede trafiknet være af en sådan beskaffenhed, at trafikken kan afvikles sikkert og smidigt. Netop motortrafikvejen er en vejtype, der tilgodeser disse krav, samtidig med at arealkravene til en motortrafikvej ikke er nær så store som til en motorvej, og den er betydelig billigere i anlægsudgifter.

Dernæst vil jeg takke ministeren for i fremsættelsen til lovforslaget at have givet en oversigt over, hvilke anlægsarbejder, der er i gang, samt hvornår de kan forventes færdiggjort. Som det ligeledes fremgår af ministerens skriftlige fremsættelse, har vejsektoren måttet tage nogle store besparelser i 1981, hvilket har betydet udsættelse af allerede planlagte og vedtagne vejprojekter.

Jeg vil i den forbindelse nævne motorvejsstrækningen syd om Odense. Åbningen af motorvejsstrækningen fra Hjulby til Lange-skov har bl.a. medført, at trafikophobningen fra færgetrækkene er rykket tættere på Odense og her har givet et øget pres på ringvejen. Sammenblandingen af den overordnede, gennemgående trafik og den lokale trafik giver store problemer. Jeg vil derfor ikke undlade at udtrykke ønsket om, at ministeren på de kommende finanslove kan fremskaffe midler til en hurtigere anlægsfase for visse strækninger med det formål at få knyttet nogle løse ender sammen.