

[Helge Mortensen]

sterens tilkendegivelser. Det er oplagt, at en udsættelse kun kan betragtes som starten på en udsættelse af hele projektet og en ny stor usikkerhed omkring trafikløsningen på en af landets dårligste og farligste vejstrækninger.

Over for denne usikkerhed vil det være afgørende, at ministeren kan bekræfte det igangsættelsestidspunkt og den bevillingsprofil, som ministeren under lovbehandlingen lagde til grund for lovens vedtagelse.

Svar (11/7 90):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Nej, det kan jeg desværre ikke.

Både bemærkningerne til lovforslaget, de udtalelser, som blev fremsat under Folketingets behandling af dette og min besvarelse af tidligere spørgsmål fra spørgeren om anlægstakten for motorvejsanlægget var betinget af, at de da forudsatte økonomiske rammer for de statslige vejanlæg ikke blev beskåret.

Jeg understregede da også ved fremsættelsen af lovforslaget, »at det angivne anlægsprogram for Esbjerg-Kolding-motorvejen er baseret på og afhængigt af, at vi får de bevillinger, vi i dag forudsætter.«

Sagen er nu, at med de efterhånden meget stramme vejbudgetter, der i alt væsentligt er beslågt af igangværende arbejder og arbejder i henhold til Storebæltsaftalen samt anlægsloven for Esbjerg-Kolding, har selv mindre nedskæringer af budgetterne indflydelse på anlægsprogrammerne for arbejder, der endnu ikke er i gang i marken. Tilsvarende gælder, hvis et arbejde bliver dyrere end påregnet. Det kan f.eks. skyldes miljøkrav eller dyrere licitationer end påregnet.

Særlig beskæring af anlægsbudgetterne på finanslovforslaget for 1991 og for budgetårene 1992-94 og fordyrelse på arbejder på Århus-Ålborg-motorvejen, der skal være færdig i 1993 i henhold til Storebæltsaftalen, er baggrunden for, at det er nødvendigt at ændre på anlægstakten på Esbjerg-Kolding-motorvejen.

Dette betyder, at arbejdet på Esbjerg-Kolding-motorvejen først kan komme i gang i marken i slutningen af 1993 i stedet for i slutningen af 1991.

Når dette er sagt, skal jeg på den anden side understrege, at der alene er tale om en komprimering af anlægstakten. Motorvejen forudsættes stadig at blive færdig i 1998 som angivet i

lovforslagets bemærkninger, og anlæggelsen sker fortsat i etaper, således at den etape, der lokalt prioriteres højest, nemlig Vejen-Holsted, anlægges først og åbnes for trafik i 1996.

Spm. nr. S 964

Til justitsministeren (28/6 90) af:

Graversen (S):

»Har man fra ministeriets side fornøden kontrol med, at alle køreskoler/elever i undervisningen benytter de i loven krævede køretekniske anlæg, og hvordan vil ministeren i givet fald sørge for, at lovens krav opfyldes?«

Begrundelse

Der henvises venligst til borgmester Erlann Christiansens brev af 22. juni 1990 til ministeren.

Det fremgår heraf, at borgmesteren mener, at der mangler konsekvens i reglerne for anvendelse af køretekniske anlæg, og at der mangler kontrol og godkendelse af alle de benyttede anlæg.

Svar (12/7 90):

Justitsministeren (Engell):

Siden den 1. januar 1990 har det været obligatorisk, at den afsluttende del af den praktiske køreundervisning til almindelig bil (kategori B) skal omfatte udvidet øvelseskørsel på køreteknisk anlæg.

De køretekniske anlæg skal inden ibrugtagning godkendes af Justitsministeriet.

Justitsministeriet er ikke bekendt med, at kravet om undervisning på køreteknisk anlæg tilsesættes. Skulle dette imidlertid ske, indeholder lovgivningen flere muligheder for ganske indgribende foranstaltninger over for de pågældende kørelærere.

Ved indstilling af elever til køreprøve skal kørelæreren efter § 13 i bekendtgørelse nr. 605 af 12. september 1986 om kørekort skrive under på, at eleven har modtaget undervisning i overensstemmelse med Justitsministeriets undervisningsplan for kategori B (almindelig bil), herunder at undervisning på køreteknisk anlæg har fundet sted. Såfremt den undervisning, som eleven har modtaget, ikke er i overensstemmelse hermed, vil kørelæreren efter omstændighederne kunne gøre sig skyldig i overtrædelse af