

[Lowzow]

de Vejlbys Bakke i Århus, hvor trafikken skal føres igennem. Der kan opstå tålelige forhold, hvis man eksproprierer de 11 huse på sydsiden af vejen og dermed bringer disse mennesker i en situation, så de kan komme væk derfra, samtidig med at man får en ordentlig løsning på vejføringen. Kan man ikke fra ministeriets side gøre sin indflydelse gældende og arbejde for, at det bliver denne løsning, man får?

**Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):**

Som det også er hr. Lowzow bekendt, har vejdirektoratet udarbejdet 2 alternative løsninger til, hvordan vi kunne klare det problem. De har været forelagt i trafikudvalget og indgik også i drøftelserne i forbindelse med besigtigelsen derovre. Jeg vil sige til hr. Lowzow, at vejdirektoratet er indstillet på, i så vid udstrækning som det overhovedet er muligt, at imødekomme beboernes ønsker. Der har været udført et ganske godt stykke arbejde fra beboerforeningernes side, og jeg har modtaget meget velgennearbejdet materiale derfra. Den eneste begrænsning, der her kan sættes, er den økonomiske, ikke nøjagtigt med et kronebeløb, men der kan være visse grænser. I øvrigt er vi indstillet på at imødekomme ønskerne så vidt muligt.

**Glensgård (FP):**

Af hvilken årsag vil den socialdemokratiske regering fjerne 11 villaer på Vejlbys Bakke eller vælge den anden løsning: at fjerne det tredobbelte antal, når det ikke af trafikmæssige årsager er nødvendigt? Jeg vil godt have ministeren til at bekræfte herfra, at vejbanebredden på Vejlbys Bakke kan opnås, uden at man eksproprierer de 11 villaer eller det tredobbelte antal på den modsatte side.

Det specielle i denne sag er, at regeringen ønsker at nedlægge nogle parcelhuse. Man har altså, forstår jeg nu, givet udtryk for, at man ikke vil acceptere den løsning, som vejdirektoratet også har anvist, nemlig at lave samme vejbanebredde uden ekspropriation. Hvorfor har man gjort det?

**Arentoft (FP):**

Som jeg sagde i mit første indlæg, er det en halv løsning, vi når frem til for Århus' vedkommende med dette lovforslags vedta-

gelse. Jeg vil godt spørge, om ministeren har overvejet allerede i sommerens løb at arbejde på projektet med en vej norden om Århus, således at man måske hurtigere kan få løst Århus' problemer og få den tunge trafik ført udenom.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):**

Til hr. Arentoft må jeg sige, at det kan jeg altså ikke give noget løfte om. Jeg hørte godt hr. Arentoft i sit første indlæg sige, at han ikke troede på, at der kun ville blive tale om en aflastning på 25 pct. af trafikken på den nuværende Grenåvej, men der ligger altså et meget fyldestgørende materiale, der viser, at trafikken ind mod det center, der hedder Århus Midte, er så kraftig, at selv om man lavede en nordlig løsning, så ville det ikke aflaste synderligt på den nuværende Grenåvej. Derfor ligger opgaven i at udbygge Grenåvejen og gøre det på en sådan måde, at det både er mest muligt miljøvenligt og tager hensyn til beboernes ønsker.

Dette sidste gælder også det svar, jeg skal give til hr. Glensgård. Hr. Glensgård har også set de forskellige alternative løsninger, der har været lagt frem. Et af dem medtager ekspropriation af nogle parcelhuse på den ene side af vejen. Der har været en stadig og løbende kontakt imellem vejdirektoratet og beboerforeningen derovre. Man er endnu ikke kommet til vejs ende med hensyn til, hvilken løsning man vil foretrække, men jeg mener, det er rigtigt, at vi fortsætter dette samarbejde, at vi lader argumenterne brydes for så til sidst at nå frem til den løsning, som de flest mulige kan være enige om. Der skal altså ikke tromles noget igennem her. Vi vil meget gerne have denne diskussion tilendebragt, men på et tidspunkt må vi jo i gang.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Underændringsforslag nr. 2

forkastedes, idet 24 stemte for, 124 imod.

Ændringsforslag nr. 1 om en ny affattelse af § 1

vedtoges med 110 stemmer mod 40.