

[Marinus Sørensen]

Marinus Sørensen (S):

Vi har i dag første behandling af det årlige lovforslag om visse hovedlandevejsstrækninger, efter at vi i forbindelse med ministerens fremsættelse af lovforslaget har fået en oversigt over, hvor langt motorvejsbyggeriet er kommet, og hvad vi kan forvente os i de kommende år.

Jeg vil gerne takke ministeren for denne status for motorvejsbyggeriet, selv om vi jo må konstatere, at flere af de årstal, der blev nævnt i relation til motorvejsstrækningerne ved fremsættelsen af sidste års lovforslag, er blevet ændret. Der er altså sket en udsættelse for flere af motorvejsstrækningernes vedkommende. Vi må beklageligvis tage disse ting til efterretning som en konsekvens af nedskæringerne på motorvejskontoen.

Ministeren nævner i sin fremsættelse af lovforslaget, at besparelserne også vil betyde udsættelse af forskellige andre motorvejsanlæg. Det ville være interessant at høre nærmere, hvilke anlæg det drejer sig om, og hvor længe de vil blive forsinket på grund af besparelserne.

I forbindelse med ministerens fremsættelse af lovforslaget om visse hovedlandevejsstrækninger ville det være af værdi her i tinget, eventuelt ved fremsættelsen i næste samling, ud over den traditionelle oversigt over motorvejsbyggeriet også at få noget mere at vide om, hvilke hovedlandevejsarbejder staten i øvrigt har igangsat. Det er trods alt kun et fåtal af de mange veje, staten anlægger og vedligeholder, som vi har lejlighed til nærmere at drøfte her i folketinget.

I de oprindelige planer i den snart 15 år gamle projekteringslov for den jyske motorvej af 1965 indgik tillige 2 hovedlandevejslinjer: en fuldførelse af diagonalvejen fra Esbjerg til Århus ved en forlængelse af vejen fra Give nord om Brædstrup med tilslutning til motorvejen ved Skanderborg samt en forlængelse af A 18 mellem Herning og Lillebæltsbroen ved anlæg af en ny vej vest om Vejle. Gennemførelsen af disse planer ville med nutidens øjne imidlertid medføre væsentlige problemer af både miljømæssig og fredningsmæssig karakter, ligesom de økonomiske muligheder og den trafikale udvikling ikke mere taler for disse store anlæg, der også ville beslaglægge store mængder landbrugsjord. Specielt er det betænkeligt, at nog-

le af vores mest attraktive landskaber vest for Vejle og mellem Give og Skanderborg ville blive berørt ved bygning af disse vej anlæg.

Jeg har derfor noteret mig, at man ved det fremsatte lovforslag har revideret de nævnte vejplaner og på fornøftig vis har fundet frem til en mindre arealkrævende og mere miljøvenlig måde at løse problemerne på i forbindelse med diagonalvejens forlængelse og A 18s forlængning ved at slå de to veje sammen til en fælleslinje, selv om dette kræver en noget forøget korslængde for trafikanterne. Horsensområdet får også herved, i hvert fald på lidt længere sigt, løst sine problemer med en bedre forbindelse til sit vestlige opland. Samtidig kan man glæde sig over en anlægsøkonomisk besparelse på ca. 285 mill. kr. i forhold til de oprindelige planer. Jeg har ligeledes hæftet mig ved, at der fra lokal side stort set er opbakning bag dette vejprojekt, bl. a. på grund af dets egnsudviklende effekter.

I forbindelse med vejene omkring Hillerød er der tale om et forslag med nogle rimelige omklassificeringer. Det har dog undret mig lidt, at en motortrafikvej som Isterødvejen kun på et ganske lille stykke foreslås klassificeret som statsvej.

På den socialdemokratiske gruppes vegne kan jeg i øvrigt sige, at vi er positive over for lovforslagets punkter og giver tilsagn om en positiv indstilling over for udvalgsarbejdet.

Glensgård (FP):

Da der ikke er fjernsyn på i dag, men kun almindelige højtalere, kunne man godt forestille sig, at hr. Marinus Sørensen havde taget en anden stemme på og havde optrådt fuldt ud i rollen som den glade fe. Det er klart, det er intet problem for en socialdemokrat at stille sig på talerstolen og sige: vi bakker forslaget op. Man spekulerer ikke på, hvilke udgifter det medfører. Man kan godt lide at kunne rejse land og rige rundt og sige: nu har vi været med til at bygge den og den vejstrækning.

Vi ser på dette forslag med en form for væmmelse. Ikke på grund af selve vejstrækningerne – dem kunne vi for så vidt godt være med til at bakke op, hvis vi i øvrigt havde økonomi til at gøre det – men med en gældsætning på godt 3½ mill. kr. i timen me-