

[Niels V. Andersen]

I forbindelse med denne første behandling vil jeg ligeledes nævne den mere generelle betragtning, at vi det kommende år må være tilbageholdende med nye anlægsprojekter ud over de allerede godkendte, idet det ændrede trafikmønster som bekendt har medført en voldsom søgning til den kollektive trafik. Ved at anlægge et lavere ambitionsniveau på hovedlandeveisområdet, hvad angår fremtidige nyanlæg, vil der kunne tilføres den kollektive trafik øgede ressourcer, samtidig med at der skulle blive flere midler til rådighed dels til færdselssikkerhedsforanstaltninger, dels til forbedret vedligeholdelse af de eksisterende hovedlandeveje. Det er særdeles vigtigt, at der er tilstrækkelige midler til rådighed til at vedligeholde det eksisterende overordnede vejnet. Manglende vedligeholdelse nu vil give øgede udgifter på et senere tidspunkt.

Hvad angår det foreliggende lovforslag, skal jeg henvise til de fyldige bemærkninger og til rapporten fra oktober 1979 om den omhandlede hovedlandeveisforbindelse og blot nævne, at såvel Århus amtskommune som de berørte kommuner har kunnet tilslutte sig forslaget, samt gøre opmærksom på den store aflastning, anlægget til sin tid vil betyde for trafikken gennem Rønde by. Der vil blive tale om en reduktion af årsdøgntrafikken gennem Rønde på ca. 2/3 af den nuværende trafik. Ifølge bemærkningerne til lovforslaget vil anlægget kunne påbegyndes i 1983 og tages i brug i 1987.

Til sidst skal jeg på den socialdemokratiske gruppes vegne anbefale en positiv udvalgsbehandling af det foreliggende lovforslag.

Svend Heiselberg (V):

Da vort partis ordfører ikke er til stede, skal jeg holde hans tale.

Venstre vil ikke modsætte sig de besparelsesintentioner, dette års hovedlandeveislovforslag er udtryk for. Efter vores opfattelse skal vejanlæg ikke være større, end der er et rimeligt behov for.

Men selv om vi altså er enige i en nedprioritering af vejstandarderne for den foreslåede strækning mellem Løgten og Tåstrup, betyder det ikke, at vi er ganske tilfredse med den linjeføring, som foreslås. Dels er der tale om et betydeligt forbrug af landbrugsjord, dels er linjeføringen syd om Tirstrup flyveplads

ikke særlig hensigtsmæssig efter vores opfattelse. Vi ønsker derfor problemerne om jordforbrug og linjeføring, specielt hvad angår den østlige del af den foreslåede vejstrækning, gjort til genstand for en meget grundig behandling i udvalget.

Når jeg før sagde, at vi er tilhængere af, at man prioriterer vejanlæg i forhold til det reelle behov, er det imidlertid ikke udtryk for, at vi i venstre er tilfredse med, at årets hovedlandeveislovforslag kun giver bemyndigelse til anlæg af en enkelt vejstrækning. Vi mener faktisk, at lovforslaget også burde have tilgodeset påtrængende behov andre steder i landet. Som eksempel herpå vil jeg gerne fremhæve problemerne ved Slangerup nord for København. Her har vi et bysamfund, som helt urimeligt er påført gener af en manglende statsvejinvestering. Som bekendt har spørgsmålet været behandlet i flere møder i udvalget om offentlige arbejder, og ministeren har fået adskillige henvendelser i sagen. Jeg har forstået, at ministeren tøvede med en løsning under henvisning til planerne om B5-motorvejen fra Hammersholt til Tåstrup. Jeg vil gerne sige meget klart, at venstre er modstander af dette ambitiøse vejprojekt. Der er simpelt hen ikke trafikalt eller befolkningsmæssigt grundlag herfor.

Til gengæld er der både trafiksikkerhedsmæssige, miljømæssige og mange andre begrundelser for hurtigst muligt at få løst problemerne ved Slangerup, hvor hovedvej A6 og Farum-Frederikssundsvejen løber sammen i den smalle og snoede hovedvej i Slangerup by. Ulykkestallene er betydelige og de miljømæssige gener uudholdelige for beboerne. Den udskydelse af vejføringen vest for byen, som er sket, mener vi er helt uacceptabel, og vi vil, så stærkt som det er muligt, opfordre ministeren til at tage den sag frem igen. Om vi skal have det med i dette lovforslag, vil bero på ministerens stilling under udvalgsarbejdet i øvrigt.

Endelig må jeg sige om dette og tilsvarende problemer andre steder i landet, at mange af disse lokale problemer jo netop opstår, fordi statens investeringer lader vente på sig. Selv om de lokale vejmyndigheder gerne ville foretage sådanne påtrængende vejinvesteringer, er det ikke lovligt, så længe vi har den lov, vi har. Derfor er det på tide, at en større del af statsvejnettet overlades til amtet for herigennem at sikre en bedre prioritering