

[Svend Heiselberg]

noget, man skal holde mennesker væk fra. Jeg mener, at hvis man skal nyde naturen – og det skal man – skal man også ud i den, hvad enten det er til fods, på cykel eller i bil; alt andet er efter min mening noget pjat.

Som sagt glæder venstre sig over, at lovforslaget er her nu. Det er af stor betydning for erhvervslivet i de nordjyske områder, og vi håber, at vi hurtigt kommer videre med motorvejen til Ålborg og senere Frederikshavn.

Jeg forstår af bemærkningerne, at der under den videre projektering skal tages stilling til etablering af tilslutningsanlæg, eksempelvis ved landevej 525, Skive–Hobro. Jeg er af den opfattelse, at der bør gennemføres en sådan etablering.

Ole Henriksen (SF):

SF er knap så begejstret for forslaget. Vi synes nok, at hele den overordnede vejpolitik, som har været gældende siden omkring 1975, da daværende trafikminister Matthiassen afgav en redegørelse her i folketinget, og som jo har dikteret den overordnede vejtrafik, trænger til at blive revideret. Man må prøve at finde alternative løsninger, sådan at motorvejsprojekterne, i hvert fald nord for Århus, også tages op til revision. Vi siger ikke, at der ikke skal være bedre forbindelser osv. nordpå, men den almindelige trafikudvikling må også komme ind i billedet, og jeg synes, at trafiktællinger og andre ting må på bordet for at vise behovet for, at man nu skal til at pløje noget af den danske muld op og gøre klar til at anlægge en motorvejsstrækning.

Det kunne også være interessant at få undersøgt, hvad det ville koste at udbygge den nuværende strækning til en hensigtsmæssig strækning, dvs. at man bl.a. får afskaffet 3-sporede vejbaner og også får lavet nogle omfartsveje omkring Hobro og Støvring, for i virkeligheden er der jo allerede arealer dér, som ville være velegnet både til det, der er behov for i dag, og med henblik på måske senere at udvide, hvis tallene kan bevise, at trafikken bliver så voldsom. Vi synes altså, at denne vurdering må med ind i udvalgsarbejdet. Selvfølgelig spiller det også en rolle for os, om vi kan få en billigere alternativ løsning end den, der ifølge det foreliggende forslag vil koste ca. 300 mill. kr. i 1984-kroner,

så vi vil arbejde videre med problemerne i den kommende tid i udvalget. Vi regner ikke med, at vores bilglade minister ikke vil kunne redegøre for, om behovet vil kunne dækkes gennem en alternativ løsning.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det radikale venstre kan tage positivt imod dette forslag, og vi synes, det er udmærket, at det fremkommer netop nu oven på en større trafikpolitisk debat her i folketinget, hvor jo især de nordjyske trafikproblemer – og med rette – blev inddraget i debatten. Vi er helt opmærksom på, at i de år, der er gået indtil nu med motorvejsanlægsarbejde, er det andre dele af landet, vi har tilgodeset. Det har selvfølgelig haft sin begrundelse i trafiktal, men det er lige så klart, at det nordjyske område nu står for tur, og jeg vil foreslå både ministeren og udvalget, at vi foretager en besigtelse af hele det nordjyske område og får både ministeriets og det nordjyske områdes bedømmelse af, hvor problemerne ligger. Jeg tror ikke, at de alle sammen løses med dette forslag.

Specielt vil jeg godt spørge ministeren i dag, hvordan det forholder sig med kvaliteten af vejstrækningen fra Randers og ud til Handest, og ligeledes hvordan det ser ud med strækningen fra det punkt ved Årestrup, hvor anlægget slutter, og frem til Støvring.

Vi er tilfredse med, at man her prøver, som man har gjort det andre steder, en etapeløsning. Det er en motorvejsordning, vi stiler imod, men i første omgang bliver der altså tale om en 2-sporet motortrafikvej. Men hvordan hænger det sammen i de to ender? Hvordan bliver overgangsproblemerne? Og hvorledes forholder det sig i øvrigt med hele det nordjyske område?

Kirsten Wind Rasmussen (CD):

Det lovforslag, vi har til første behandling i dag, drejer sig om at lade anlægge en ny hovedlandevej fra hovedlandevej 432, Randers–Hobro, nord for Handest med et forløb vest om Hobro til forbindelse med hovedlandevej 411, Viborg–Støvring, vest for Årestrup.

Strækningen forudsættes i første omgang udført som en 2-sporet, facadeløs vej forbeholdt motortrafik med 8 m bred kørebane og 2 yderrabatter à 3,5 meters bredde, i alt 15