

[Ministeren for offentlige arbejder]

følgende samling. Jeg er imidlertid meget glad for, at det, bl.a. ved medvirken fra lokale myndigheder, er lykkedes nu, nogle uger før indeværende samling slutter, at være fremme med et forslag, som har kunnet få denne positive modtagelse, og derfor tror jeg, at vi i fællesskab kan regne med, at der vil blive glæde oppe i det nordjyske ved denne førstebehandling og ved udsigten til, at færdigbehandlingen kan ske i løbet af de kommende uger.

Jeg har ikke meget at tilføje. Lad mig dog sige til SFs ordfører som nævnte daværende trafikminister Niels Matthiasens redegørelse fra 1975, at en ny trafikpolitisk redegørelse har jeg vist allerede bebudet at jeg vil forsøge at fremlægge for folketinget i næste folketingssamling.

Hr. Bilgrav-Nielsen ønsker en besigtigelse af, jeg tror, han sagde hele det nordjyske område. Det er faktisk et meget stort område at pløje igennem, og det vil tage et antal dage at se på en række lokaliteter deroppe, men jeg deltager selvfølgelig meget gerne heri og medvirker på enhver måde. Det turde være bekendt, at i de sidste to år har netop de nordjyske vejanlæg haft højeste prioritet fra regeringens side, og det vil også fortsat være tilfældet. Jeg er ikke i stand til på stående fod at sige, hvordan det forholder sig med enkelte vejstrækninger, som er blevet nævnt, men jeg skal lynhurtigt svare på spørgsmål, der måtte blive stillet derom.

SFs ordfører var videre inde på, hvorvidt det ikke ville være billigere at lave en udbygning af den nuværende vejlinjeføring i stedet for den her projekterede vej, og det kan jeg bekræfte at det ville. Det ville løse problemerne for Hobro og for Støvring, men ikke for en lang række af de mindre lokaliteter på strækningen, som vi i høj grad bør tage hensyn til.

Det vil videre betyde, at der etableres et betydeligt antal stier og parallelveje for at gøre strækningen facadeløs, og etablering af kryds i to niveauer vil som følge af kraftige fysiske bindinger blive særdeles bekostelige, hvilket så må lægges til den billigere pris.

Helt afgørende er, at en udbygning til en egentlig 4-sporet motorvej, således som den i forslaget omhandlede vej er forudsat, ikke vil kunne ske i den nævnte linje, og endelig vil der på en strækning af 6 km, nemlig strækningen Sønderup-Støvring, ikke kunne blive

motorvej; den vil altså ikke kunne nyttiggøres for trafikken på E3, og det vil være i strid med løfterne om at føre motor-/motortrafikvej op til Ålborg. Det vil udløse en ganske berettiget ikke bare skuffelse, men formentlig også harme i det pågældende område, så jeg tror ikke, der er nogen vej uden om her at gennemføre linjeføringen, som den er forelagt.

Jeg siger altså tak for gode hensigter og tilsiger udvalget al hurtighed og grundighed, således at vi, inden samlingen slutter, kan få dette lovforslag vedtaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 229:

Forslag til lov om ændring af lov om realkreditinstitutter. (Forsøgsordninger vedr. lån til opførelse af ejendomme i lande, der er medlem af OECD, samt långivning i Grønland).
(Fremsat 30/4 85).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Bakholt (S):

Lovforslaget går jo ud på at give boligministeren en bemyndigelse, så han kan godkende begrænsede forsøgsordninger i OECD, således at danske realkreditinstitutter kan yde lån til nybyggeri mod pant. Det er den ene ting.

Den anden ting er, at man kan godkende långivning i Grønland, som det tilsvarende finder sted på Færøerne.

Ser vi på formålet, så er det først og fremmest at styrke dansk byggeeksport og for det