

[Ingomar Petersen.]

ler kan i det mindste uddrages af det materiale, man allerede i dag har. Jeg vil godt lige spørge: hvor finder man i øvrigt i dette land veje, som ikke har både lokal-, regional- og landstrafik? Skal man virkelig ind på denne nye kurs med udgiftsfordeling, så må beregninger for andre vejstrækninger og broer aldeles omgående fremskaffes.

Jeg vil lige komme med nogle bemærkninger om vejloven. Nu har den fungeret i godt 3 år, men man må desværre sige, at den har vist sig meget uhensigtsmæssig, og at man har opnået det stik modsatte af det, som var lovens intention. I stedet for at udbygge hovedlandevejsnettet med deraf følgende mulighed for besparelser på det mere sekundære vejnet har staten foretaget så store nedskæringer i sit vejbudget, at hovedlandevejstandarden er faldende, og da biltætheden er stadig stigende, har kommuner og amtskommuner derfor været nødsaget til dels at udbygge egne veje for at kunne klare trafikken, dels at acceptere amtskommunale og kommunale tilskud indtil nu bl. a. til krydsreguleringer på hovedlandevejene.

Jeg tror, at loven har medført, at vejen ikke udbygges efter et samfundsmæssigt og samfundsøkonomisk helhedssynspunkt, og loven mangler prioriteringsmuligheder. Det slår igennem i vejplanlægningen. Derfor glæder det mig, at ministeren er beredt til at diskutere, om dette værktøj med tre vejbestyrelser er så praktisk, at det effektivt kan løse opgaverne.

Jens Kristian Hansen (S):

Der er nok ikke nogen, der vil fortænke mig i, at jeg tager ordet i denne debat om den trafikpolitiske redegørelse. Jeg bor og er valgt lige midt i et område, hvor en bro, som er nævnt i den trafikpolitiske redegørelse, Allsundbroen, forbinder et bysamfund, et stort industrisamfund, bl. a. Danmarks største virksomhed fra Nordals, Danfoss, og ikke at forglemme også landsdelens hovedsygehus med fastlandet, og broen er, som alle ved, af ældre dato med to vejbaner, to smalle vejbaner, hvor der yderligere er et jernbanespor i den ene vejbane, og den har en trafiktæthed — det er undersøgt ved hyppige trafiktællinger — som er tættere end trafiktætheden på de to Lillebæltsbroer tilsammen. Hertil kommer, at broen har

mange daglige oplukninger for skibstrafikken i det meget befærdede Allsund. Det skaber nogle vældige trafikproblemer for hele samfundet omkring Allsundområdet, hvor mange dagligt udsættes for trafikprop- per, ikke bare på broen, men også på hele hovedvej 8-strækningen igennem Sønderborg, og de veje, der går på tværs af hovedvejen. Det giver store gener for hele lokal- og regionaltrafikken med økonomiske tab såvel for private som for hele erhvervslivet dernede. Det giver naturligvis også store gener for fjerntrafikken.

I trafikministerens skriftlige redegørelse hedder det, at det bør indgå i overvejelserne, dels hvorledes trafikken over Allsund fordeler sig på fjern-, regional- og lokaltrafik, dels om anlæg af en ny bro over Allsund skal være en ren statsopgave, eller om Sønderjyllands amt skal være med i finansieringen.

Til det første vil jeg sige, at der findes jo tal over trafikken fordeling. Det ligger helt klart, at lokaltrafikken er meget stærkt dominerende. Til det andet må jeg sige, at det ligger også helt klart, at anlæg af en ny bro over Allsund er en statsopgave. Det er statens opgave at sørge for hovedvejene i dette land, og det skal bestemte ikke fraviges ved bygning af en ny Allsundbro, hvis jeg nu kan sige det så kort, og det fremgik da også af min kollega fra den socialdemokratiske folketingsgruppe hr. Kampmanns indlæg i dag, at det er en statsopgave.

For nogle måneder siden tilbød Sønderborg kommune på grund af sagens hastende karakter at stå i forskud med finansieringen af de forberedende arbejder, og jeg vil da bede trafikministeren og folketingets trafikudvalg om endnu en gang at overveje dette tilbud, om det da måtte stå ved magt, og overveje, om man kan anvende et sådant tilbud.

Jeg er klar over, at der ikke er politisk mulighed for at skaffe økonomiske midler til trafikinvesteringen i de kommende år, og mit formål med dette indlæg er derfor også at skabe forståelse for en fornuftig prioritering.

Jeg vil gerne takke trafikministeren for trafikredegørelsen og for det positive i afsnittet om Allsundbroforbindelsen. Jeg vil også gerne takke den socialdemokratiske ordfører, hr. Kampmann, for det positive