

[Henning Jensen.]

Åbenråområdet til Haderslevområdet samt videreførelse af sydmotorvejen over Farø til Sakskebing med tilhørende broer over Storstrømmen og Guldborgsund.

Hvor forslaget om motorvejsstrækningen i Sønderjylland formentlig ikke giver anledning til særlige problemer, må vi nok erkende, at de to andre store opgaver indeholder en række miljømæssige, tekniske og dermed økonomiske problemer, hvilket forskellige reaktioner vidner om.

Jeg skal ikke her ved første behandling gå i enkeltheder, idet jeg skal henvise til, at en lang række af problemerne allerede er belyst både ved besigtigelser på stedet og ved indgående drøftelser i trafikudvalget. Men vi ser naturligvis gerne på enkeltheder i udvalget.

Spørgsmålet om Farøforbindelsen har været diskuteret meget på de sydsjællandske kanter og på sydhavsværne, og det er min opfattelse, at den konklusion, man nu drager ved at vælge Farøforbindelsen, må være den rigtige. Jeg skal henvise til bl.a. Fællesorganisationen i Nykøbing Falster, der på et møde den 2. februar, hvor 250 tillidsrepræsentanter var til stede, gav helt klar tilslutning til Farøforbindelsen. Jeg mener, at der heri også ligger et klart bevis for, at det er den rigtige løsning.

Den fjerde store opgave i lovforslaget er en vejbro over Alssund nord om Sønderborg. Trafikudvalgets besøg på stedet i september måned sidste år gav et levende bevis på, hvor store trafikale vanskeligheder man har i området i forbindelse med den nuværende flaskehals over Alssund. Vi støtter meget gerne dette hårdt tiltrængte forslag.

Jeg vil gerne i den forbindelse understrege værdien af, at trafikudvalget med jævne mellemrum foretager besigtigelser af igangværende og kommende trafikprojekter. Der er ingen tvivl om, at disse besigtigelser bidrager til en hurtigere løsning og en mere fornuftig prioritering af trafikopgaverne.

I forbindelse med behandlingen og forhåbentlig vedtagelsen af de nævnte anlægsopgaver foreslår ministeren, at en række statslige vejstrækninger nedklassificeres, hvilket vi kan tilslutte os.

Endelig omfatter lovforslaget en ophævelse af projekterings- og sikringsbemyndigelsen, for så vidt angår den sydlige motor-

vej over Amager, også kaldet Sverigesmotorvejen. Også dette kan vi give tilslutning til.

Må jeg til slut rose ministeren og hans embedsmænd for godt arbejde i forbindelse med udarbejdelse af lovforslaget. For det første er det særdeles tilfredsstillende, at ministeren benytter lejligheden til at redegøre for igangværende arbejder i fremsættelsestalen. Jeg mener, det er vigtigt, at vi medlemmer af trafikudvalget får lejlighed til nøje at følge, hvad der er sket, for det betyder samtidig også en mulighed for, at andre interesserede, når de kommer i besiddelse af lovforslaget, kan følge, hvor langt man er fremme i bestræbelserne på at løse vore trafikopgaver. For det andet er bemærkningerne holdt i et særdeles forståeligt sprog, og for det tredje er der et meget omfattende kortmateriale vedlagt lovforslaget.

Jeg kan på mit partis vegne give tilslutning til hovedtankerne i lovforslaget.

Hovmand (V):

I de seneste år er der sket en betydelig begrænsning i vejinvesteringerne i Danmark. Alene inden for den sidste 5 års periode er den samlede investering reduceret med 1,3 mia kr. på årsbasis eller med næsten 40 pct. Også i den påbegyndte 15 års vejplanperiode frem til 1990 vil investeringsmulighederne være begrænsede. Oprindeligt var der regnet med en statslig investering til motorveje og hovedlandeveje på 14,5 mia kr. i de 15 år, men med de aktuelle budgetter vil dette tal være reduceret med godt 40 pct. Konsekvensen heraf vil være, at vi i 1990 stadig væk vil mangle ca. 200 km af de i alt 900 km, som udgør det kendte motorvejs-H i Danmark.

Venstre vedkender sig sit medansvar for disse betydelige offentlige besparelser, som især har begrænset statens andel i de samlede vejinvesteringer, og vi mener fortsat, at der også i de kommende år må føres en stram politik på dette område. Til gengæld er vi af den opfattelse, at det er vigtigt, at vi inden for de givne økonomiske rammer prioriterer det overordnede vejnet højt. Jo mere vi kan samle trafikken i et overordnet vejnet, jo færre ressourcer vil der totalt være behov for til de samlede vejanlæg.

Ud fra denne principielle holdning kan vi give vor tilslutning til de intentioner, der ligger i det foreliggende lovforslag.