

[Bilgrav-Nielsen.]

heder, som det er foreskrevet i loven om offentlige veje? Har det været forelagt før fremsættelsen, som loven udtrykkelig forlanger at det skal være?

Lowzow (KF):

Så er vi igen i den ugentlige trafikdebat, og jeg kan da sige med det samme, at fra den konservative folketingsgruppes side har vi ikke skiftet mening med hensyn til de hovedspørgsmål, vi har behandlet før. Det er jo spørgsmål, der var behandlet i den generelle debat i efteråret, og som nu kommer til detailbehandling. Jeg finder også, at det vigtigste i det, der står i lovforslaget, bortset selvfølgelig fra selve loven, er, at ministeren går ind for en diskussion om prioriteringen i hele trafikspørgsmålet. Det er her, vi må satse på at finde den rigtige afviklingsform og afviklingsperiode. Spørgsmålet er, hvilke penge der kan stilles til rådighed, og så må vi sætte dem ind, hvor det kan lade sig gøre. Hovedtankerne i det fremsatte forslag kan vi godt tilslutte os.

Det er jo sådan, at vi har taget stilling til Farølinjen. Vi har ikke fundet, der her er kommet noget nyt frem, som kan ændre den stilling. Farølinjen som sådan ser vi som en langtidsplanlægning, langtidsinvestering, måske endda så langt frem i tiden, at den først får sin fulde berettigelse, når en bro bliver bygget over Østersøen, en bro, som uden tvivl vil komme i en fremtid. Vi mener også, at en sådan forbindelse fra kontinentet og op selvfølgelig ikke skal føres igennem et bysamfund som Vordingborg. Derfor må man tage denne linje, som går uden om byen, selv om den er noget længere og lidt mere energikrævende.

Spørgsmålet om indføringen til Amager kan vi tilslutte os. Vi synes også, det er rart, at vi får afviklet statens engagement i vejbyggeriet ind til København, og mener, dette må være det sidste, der skal gøres. Vi ville være glade ved, at Saltholmafgørelsen var truffet, eller at „pakkeudvalget“ havde sluttet sin arbejdsopgave, så vi samtidig var klar over, hvad den skulle føres videre i over Øresund til Sverige, men det skulle ikke være, så foreløbig kan vi tilslutte os det fremsatte forslag.

Anderledes er det, når vi kommer til spørgsmålet i Sønderjylland. For os virker

det helt forkert at lægge et tosporet anlæg ind i en allerede påbegyndt firsporet afvikling af hele den østjyske motorvej. Vi vil komme tilbage til det, også når man senere taler om ikke at føre vejen videre op fra Århus og over Randers til Ålborg. Vi mener, at den én gang planlagte vej bør føres igennem. Det er en del af et hovedtrafiknet, som jeg ligesom de andre talere mener det er meget, meget vigtigt at få, og så kan vi, hvis man skal spare, spare på de sekundære veje. Vi vil derfor i udvalget lægge pres på ministeren for at høre, om man ikke mener, man økonomisk kan komme igennem med de kun 12 mill. kr. mere, det vil kræve allerede nu at sætte den firsporede vej ind på det stykke, der mangler.

Spørgsmålet om broen over Alssund har udvalget jo fået mulighed for at stifte bekendtskab med ved besøget i Sønderborg. Der er ingen tvivl om for dem, der kender forholdene dernede, at der er et enormt trafikpres på den bestående bro, og det giver nogle meget ubehagelige forhold i Sønderborg by. Vi kan tilslutte os den vejføring, der er lagt frem, og som blev skitseret for os på stedet, men med alle spørgsmål vender vi altså tilbage til, at det er prioriteringen af afviklingen, det drejer sig om, og her venter vi samarbejde med ministeren.

Kristine Heltberg (SF):

Som situationen har udviklet sig på hele det område, der hedder forholdet mellem den private og den kollektive trafik, har en del mennesker efterhånden skiftet holdning til den tidligere vældige begejstring for alt, hvad der blev belagt med cement og skabt af motorveje. Det har bevirket, at man måske med lidt større skepsis end tidligere ser på de store og elegante vejbygningsplaner. Det har ikke mindst givet sig udslag i en del holdninger inden for mit eget parti, hvor vi hele tiden er på vagt over for, hvad et vejbyggeri vil betyde af forringelse eller forbedring af den kollektive trafik, og hvad der ene og alene, eller i alt væsentligt, kun skal tjene til privat trafik og lastbiltrafik igennem landet.

Der er miljøhensyn, og der er menneskelige hensyn, og der er såmænd også hensyn til forbruget af så dyre råstoffer som olie. Alt dette er kommet til at indtage en noget anden plads i vore overvejelser, end den-