

[Jes Schmidt.]

sund. At man så har visse betænkeligheder med hensyn til forbindelsesvejen til motorvejen ved Åbenrå, står på et andet blad, og det er noget, som man måske kan drøfte nærmere i udvalget.

Vi i landsdelen er ikke mindre tilfredse med, at ministeren med dette lovforslag bemyndiges til ikke kun at fortsætte bygningen af nord-syd-motorvejen fra Padborg ved grænsen og op til Rise Hjarup ved Åbenrå. Tilfredsheden gælder også bemyndigelsen til at bygge en forlængelse af den fra syd kommende motorvej ud over Rise Hjarup til Skovby sydvest for Haderslev.

Helst havde vi jo — det skal da heller ikke skjules her — set, at strækningen fra Rise Hjarup til Skovby straks ville blive udbygget som en firsporet motorvej, ja, for den sags skyld helt op til Christiansfeld til tilslutningen til motorvejen nordpå. Det er og bliver en torso, at hullet mellem Christiansfeld og Rise Hjarup, altså praktisk mellem Haderslev og Åbenrå, ikke stoppes snart.

Som situationen er, bliver motorvejen fra grænsen ved Padborg ført til Rise Hjarup, så at den kan åbnes 1978. Det er glædeligt, og det er især glædeligt for de mennesker, som bor ved hovedvej A 10 nede i Åbenrå by. Vi kan kun håbe, at husene kan tåle rystelserne helt til 1978 uden at falde sammen. Jeg bor selv i et af dem.

Det er glædeligt, men altså ikke uden problemer, thi fra 1978 flyttes det motorvejsstop, som vi i dag har ved Jagel nær Slesvig by, og som er en trafikprop uden lige, helt til Rise Hjarup ved Åbenrå. Hver sommer kan man gennem trafikradioen høre, at køen af ventende biler ved Jagel er oppe på 15 km. Fra 1978 har vi disse køer ud for Åbenrå, og de vil til den tid nok være længere endnu. Derfor er det så nødvendigt, at strækningen føres videre i hvert fald til Skovby, selv om det kun bliver som en halv motorvej, i året 1981.

Trafikministeren er udsat for en voldsom kritik i anledning af, at forbindelsen fra Rise Hjarup til Skovby kun er forudset bygget som en halv motorvej. FDM beskylder ministeren for at bygge ikke en motorvej, men en „mordvej“, så vidt jeg har læst. Jeg synes, denne kritik skyder absolut over målet, fordi bygningen af en halv motorvej fra Rise Hjarup mod nord i hvert fald skaber

en ventil for det trafiktryk, som fra 1978 opstår ved Rise Hjarup, når trafikken syd-fra strømmer ad motorvejen. Man kan sige, at Rise Hjarup med en halv motorvej i hvert fald bliver et Jagel med ventil. Det er ikke meget, og det er sikkert heller ikke særlig klogt, men alligevel er én ventil bedre end ingen på en kedel med eksplosionsfare.

Vi vil altså se meget positivt på det fremsatte forslag i dets helhed og håber, at det snart kan vedtages.

Steen Folke (VS):

Vores trafikpolitiske ordfører, hr. Sigs-gaard, er forhindret i at være til stede, og jeg skal i stedet for knytte nogle bemærkninger til det foreliggende forslag om anlæg af forskellige hovedlandevejsstrækninger.

I efterårets trafikpolitiske debat var ministeren jo talsmand for den kollektive trafik, lagde uhyre stor vægt på udbygningen af den kollektive trafik. Det gennemsyrede hele den redegørelse, der kom i efteråret. Vi synes, at det kniber lidt at få overensstemmelse mellem disse erklærede synspunkter og den praksis, som ministeren følger i disse anliggender.

Nu har vi altså her en stribe forslag om en meget omfattende udbygning af forskellige hovedvejs- og motorvejsanlæg, som tilsammen vil koste milliardbeløb. Det er vist noget i retning af ca. ¼ mia kr. om året i årene fra omkring 1979 til 1984.

VS mener, at den dyre løsning af Storstrømsproblemet, altså anlægget over Farø, er helt ved siden af. Vi er absolut modstandere af den løsning og mener, at den bare er udtryk for sådan en bevidstløs fremskrivning netop af et behov, der manifesteres ved udbygningen af privatbilismen og i det hele taget vejtrafikken i stedet for at forsøge på virkelig at gøre noget alvorligt ved at se på, hvad en udbygning af den kollektive trafik kunne medføre. Et af de store problemer med Storstrømsbroen er jo den tunge lastbiltrafik, og dér kunne man altså sige: hvad kunne der gøres, hvis man virkelig gjorde noget for at få en del af denne trafik frem ad jernbanen i stedet for ved hjælp af de store lastbiler?

Vi registrerer med tilfredshed, at SF er ved i nogen grad at lægge kursen om på disse områder, som det fremgik af det indlæg, der kom i dag. Til gengæld kan vi ikke forstå de