

med at målsætningerne om forbedringer af bymiljøet og sikkerheden kan tilgodeses.

Endelig giver projekteringen af rute 21, Holbæk-Vig, mulighed for at afhjælpe en trafikals flaskehals til et stort sommerhusområde og til Odden Færgehavn. Ligeledes er prioriteringen af Odden Færgehavn en mulighed for at tilgode en færgerutes tilkørselsveje efter åbningen af Storebæltsforbindelsen.

Det skal understreges, at der med lovens bemyndigelse til projekteringerne ikke er taget endelig beslutning om anlæggelse af vejanlæg-gene.

Det Radikale Venstre kan støtte lovforslaget.

Jan Køpke Christensen (FP):

Som jeg sagde tidligere, er det jo således, at der også inden for de enkelte partier gennem tiderne har været hidsige diskussioner om løsningsmodellerne, når der f.eks. skulle anlægges motorveje. Det er jo også fair nok, at man har forskellige grundholdninger alt efter, hvor man nu er valgt. Det kan vel ikke være anderledes. Jeg synes bare, jeg vil advare imod, at man ligefrem overdriver de lokale interesser. Som bekendt er det jo i sidste ende skatteyderne, der skal betale, og derfor bør man naturligvis foretage en meget overordnet vurdering af de forskellige vejløsninger.

Lovforslag nr. L 196, som vi her diskuterer, er som bekendt et lovforslag om anlæggelse af Brande Omfartsvej, og dér kan vi se, at udtalelserne fra Ringkøbing Amt og Brande Kommune endnu ikke foreligger. Men Fremskridtspartiet er i hvert fald positivt indstillet over for anlæggelse af omfartsvejen ved Brande.

Men jeg vil godt sige, at selv om man ikke, som jeg understregede, skal gå efter det lokale, mener vi alligevel, at det er vigtigt for at kunne danne sig et bedre overblik over situationen på de enkelte områder. Det er naturligvis en basis eller et fundament for at kunne komme videre, at man har disse udtalelser. Det gælder også for projekteringen af Odense-Svendborg, Holstebro-Herning-Vejle og Holbæk-Vig.

Så indtil de foreligger, vil Fremskridtspartiet mere eller mindre træde vande, og vi vil så under udvalgsbehandlingen følge disse meldinger. Jeg tænker her på de deputationer osv., vi kan forvente i forbindelse med de løsninger, man har lagt frem i lovforslaget.

Jeg vil så endnu en gang understrege, at selv om der kun er tale om en projektering af Holstebro-Herning-Vejle, synes vi, det er vigtigt, at

der til sin tid kommer en H-løsning, altså vest om Vejle. Og selv om ministeren tidligere i et svar har meddelt undertegnede, at der ikke kan blive tale om at ændre den løsning, som nu foreligger: at man skal kobles på nord for Vejle Fjord-broen, så tror jeg nu nok efter at have sonderet terrænet, at ministeren er ved at komme på andre tanker. Det må vi så håbe holder stik.

Men der har altså været mange meldinger fremme om det kaos, der kan opstå på Vejle Fjord-broen, og derfor synes jeg, det er vigtigt allerede her i dag at understrege, at på det punkt er Fremskridtspartiets indstilling helt klar: Vi ønsker ikke en forbindelse nord for Vejle Fjord-broen; vi ønsker, at den bliver tilkoblet syd for Vejle.

Vi er klar over, at der er mange hensyn at tage, men som sagt vil vi under udvalgsbehandlingen vurdere, hvad de lokale melder om de løsningsmodeller, der ligger i lovforslaget, og så vil vi tage endelig stilling til den tid.

Jette Gottlieb (EL):

Jeg fandt det overordentlig glædeligt, at dette forslag om at lave forarbejder til adskillige kilometer motorvej blev trukket fra Folketingets dagsorden, da vi for to uger siden havde en stor debat om trafikens CO₂-bidrag. Jeg synes, det var glædeligt, fordi debatten mandede ud i en dagsorden, som såvel Socialdemokratiet som De Radikale og CD stemte for sammen med SF og Enhedslisten.

Den dagsorden rummede nogle klare anvisninger, bl.a. at regeringen i indeværende folketingssamling skulle fremsætte konkrete forslag til planmæssige beslutninger, der kunne medvirke til at reducere transportbehovet og til at fremme den kollektive trafik – alt sammen for at sikre, at regeringens egen CO₂-målsætning kunne overholdes.

Det forslag, vi behandler her, blev taget af bordet i den uge – fint nok. Det er mindre fint, at det 2 uger senere kommer på dagsordenen igen i uændret form. Det udtrykker nemlig lige præcis den modsatte politiske linje af den, der den dag blev besluttet. En så modstridende fremfærd i samme uge ville vel have virket for provokerende for den undrende offentlighed. Der er vel grænser for, hvor modstridende man kan udtrykke sig.

I Socialdemokratiet foreslår vi bl.a. at målrette investeringerne mod jernbanestrækninger frem for motorveje, skrev Socialdemokratiets trafik-