

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ingen bad om ordet.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Afstemning

Det har jo ikke skortet på polemik i medierne vedrørende dette lovforslag, og jeg synes, jeg vil have lov at sætte to ting på plads.

Lovforslaget
vedtoges enstemmigt med 142 stemmer.

Den ene er, at jeg har læst, at et medlem af tinget skulle have sagt til Aalborg Stiftstidende den 18. maj, at det er uacceptabelt, ja næsten sjofelt, at vi kun har 14 dage til at behandle så vigtig en lov. Jeg har ikke set udtalelsen, som siden er dementeret af hr. Bilgrav-Nielsen. Jeg føler derfor absolut trang til at gentage, hvad jeg sagde ved førstebehandlingen, idet jeg tillader mig at citere fra Folketingstidende 1984-85, sp. 9776, hvor jeg sagde følgende:

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

»Jeg vil godt beklage over for folketinget og partierne, at forslaget fremkommer så sent. Jeg skal bedyre, at der ikke er nogen efterladenhed at finde bag denne omstændighed, men at der, som flere af ordførerne har haft øje for, har været hensyn at tage, nogle af dem modgående, til henholdsvis landbrugsinteresser og fredningsinteresser, samt at vi har måttet høre i en række omgange – altså foretage høring i en række omgange – og også selv har haft nok så besværlige overvejelser om at foreslå folketinget en linieføring, som vil kunne passere her.« Altså her i folketinget.

2) *Tredje behandling af lovforslag nr. L 137:*

Forslag til lov om ændring af lov om varmforsyning.

(Fremsat 30/1 85. Første behandling 7/2 85. Betænkning 15/5 85. Anden behandling 24/5 85).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget
vedtoges med 139 stemmer (S, KF, V, SF, RV, CD, VS og KrF) mod 4 (FP og FD).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Jeg mener, at modtagelsen fra samtlige ordføreres side viste stor forståelse for, at det netop ikke var efterladenhed, at det ikke var en ringe behandling og ikke er en ringe behandling af folketinget og partierne, når lovforslaget kom så sent frem, og jeg skal derfor henvise til dette citat og takke det flertal, som har fundet det rigtigt og nødvendigt at imødekomme de lokale ønsker på den måde, at lovforslaget passerer i indværende samling. På denne baggrund mener jeg at kunne tilbagegive de bebrejdelser, som jeg før citerede.

3) *Anden behandling af lovforslag nr. L 232:*

Forslag til lov om visse hovedlandejevsstrækninger.

(Fremsat 30/4 85. Første behandling 8/5 85. Betænkning 23/5 85).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Det andet, jeg godt vil tage frem, er en glose, som har grasseret oppe i det nordjyske, nemlig glosen »gedesti«. Det var en gedesti, som nu skulle anlægges, har Aalborg Stiftstidende lavet en stor kampagne om. Jeg må nok sige, at det er en ganske pæn gedesti til 278 mill. kr. Jeg har ikke spor imod de dér firbenede dyr, men jeg vil betegne det

Lovforslagets paragraffer og spørgsmål om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

[Ministeren for offentlige arbejder]

som en ret grov buk at komme med sådan en udtalelse.

Når jeg tager det frem her, er det ikke for at skabe unødigt diskussion, men fordi jeg synes, det er nødvendigt over for folketinget at slå fast, at en motortrafikvej er en fremragende vej, som i høj grad er egnet til på trafiksikker måde og med meget stor kapacitet at fremføre trafik. Det er noget, som alle kan være tjent med, når der ikke er underlag for at gå videre.

Det skal herved bemærkes, at der jo i projektet i det lovforslag, som vi skal vedtage, indgår reservering af nødvendig jord til udbygning af denne motortrafikvej til egentlig motorvej, og det er bestemt ikke regeringens ønske, at de danske finanser skal udvikle sig sådan, at der ikke skulle blive råd til at lave den fulde motorvej på så tidligt et tidspunkt som muligt, nemlig når trafikunderlaget kræver det, og når pengene altså er til stede.

Derfor er jeg naturligvis glad for, at den démarche, som har været planlagt af en masse borgmestre deroppe, ikke blev til noget, idet nogle af borgmestrene og nogle af byrådene ikke ville være med til den ud fra den antagelse og den opfattelse, at det vejstykke, der anlægges nu, har bærekraft til den trafik, der er og foreløbig vil blive langt frem i tiden.

Jeg synes, det er vigtigt for offentligheden at vide, at næste gang folketinget måtte bestemme om en motortrafikvej, så er det ikke en afspising af nogen. Jeg har kørt på motortrafikvejsstrækninger meget jævnlige, hver evig eneste dag i en række år, på steder, hvor der er samme trafiktal som på det sted, vi her taler om, og jeg har dér ved selvsyn, som enhver anden på samme måde kan gøre, kunnet konstatere, at en motortrafikvej har de fleste af de fordele, som en egentlig motorvej har.

Må jeg så slutte med til de pågældende kritikere og især til de lokale erhvervsvirksomheder og lokale politiske forsamlinger i Nordjylland at sige, at står det til den nuværende regering, vil både erhvervsudviklingen og den økonomiske udvikling her i landet blive af en sådan art, at der inden for en overskuelig tid bliver brug for en fuld motorvej på stedet, og så er der ikke noget, der vil glæde mig mere end at være den, der fremsætter lovforslaget om, at vi skal udbygge til 4-sporet motorvej.

Arne Bjerregaard (KrF):

Jeg havde i grunden ikke tænkt mig at sige noget, men da trafikministeren nu åbnede debatten, har jeg dog lyst til at fremføre, at Limfjordstunnelen har en gennemkørsel på 30.000 biler i døgnet. Og den vej skulle vi jo gerne have motorvejen, går jeg ud fra.

Man har bygget en Farøbro, som man for kort tid siden vedtog herinde, til 1½ mia kr. til aflastning af den gamle Storstrømsbro, som kun har en trafikmængde på 11.000 biler i døgnet. Man byggede en motorvej over Lolland til Rødby-Puttgarden-overfarten, hvor der kun kører ca. 4.000 biler i døgnet. På vejen til Frederikshavn, hvor jeg håber motorvejen kommer, kører der dobbelt så mange biler i døgnet. Og endelig: når motorvejen er udbygget til Århus, vil biltallet Århus-Ålborg øges med mindst en tredjedel, fordi trafikåren over Viborg til Nordjylland ikke længere vil blive anvendt i samme udstrækning som nu.

Skulle vi altså sammenligne vejnettets udbygning på den sydlige fugleflugtslinie med den nordlige fugleflugtslinie, hvis jeg må kalde den sådan, skulle vi faktisk have tre gange så mange vejbaner, som man har nede i den sydlige del. Men nu skal vi altså spises af med det halve af det, man har dernede.

Ligeledes er der vel ingen, der tør tilbagevise direktør Ove Munchs udtalelser om, at egnsudviklingsmidlerne faktisk er spildt, hvis infrastrukturen ikke er i orden; det ved vi faktisk alt for godt i Nordjylland. Jeg føler i al fald, at der er en vis ligegyldighed over for Nordjyllands erhvervs mæssige udvikling. Man siger, at vi ikke har råd til at bruge 100 mill. kr. over 5 år for at få en hel motorvej på strækningen her, og det siger man i fuldt alvor, medens man ønsker at bruge milliarder på en bro over Store Bælt. Enhver må da kunne høre det hule i argumenterne og se, at det faktisk er en klar og bevidst udsultning af det nordjyske område.

Jeg må sige til trafikministeren og andre og til flertallet herinde, at som nordjyde kunne det aldrig falde mig ind at stemme for mit eget områdes nedvurdering, og jeg må derfor selvfølgelig stemme imod forslaget endelige vedtagelse i håb om, at et flertal herinde, inden projektet sættes i gang, vil indse, at man faktisk med dette projekt helt overser befolkningen i en femtedel af Danmarks område.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Det er da måske beklageligt, at jeg har udfordret hr. Arne Bjerregaard, men det er dobbelt beklageligt, at han ikke har hørt efter, hvad jeg sagde, for hvis han havde gjort det, ville han have hørt en overordentlig positiv indstilling til dette problem.

Hr. Arne Bjerregaard sammenligner med Limfjordstunnelen med 30.000 biler i årsdøgntrafik. Ja tak, det er en trafikåre i en storby. Årsdøgntrafikken på den strækning, vi her behandler, er 6.000–8.000, lidt varierende forskellige steder på den 31,5 km lange rute. Man kan jo ikke sammenligne 6.000–8.000 med de 30.000, som Limfjords-tunnelen med helt andre vilkår og en helt anden funktion har.

Derfor vil jeg igen sige, at der ikke er tale om at udsulte eller om at afspise eller om at overse. Jeg har, to måneder efter at jeg fik mit nuværende job, givet besked på, at det nordjyske vejnet skulle opprioriteres i alle sammenhænge, og det er det blevet. Det ved man i Nordjylland, og det er jeg meget glad for at have modtaget mange beviser for at man ved og megen anerkendelse, som nok ikke tilkommer mig, for situationen var ganske rigtig den, at det nordjyske vejnet havde været forsømt i en årrække.

Men så er der jo ingen mening i at komme og sige: man bygger en Farøbro. Ja, hvem er man? Det er jo altså folketetinget, der har besluttet, at den skal bygges, og det skal nok vise sig ikke at være så dårlig en disposition, men jeg tvivler da på, at den ville være blevet truffet i dag. Men nu er den altså truffet af tinget, og så har man selvfølgelig besluttet sig til at bygge den, og nu står den færdig til tiden og til prisen og til kvaliteten, og det skal såmænd nok på lang sigt vise sig at være en god investering.

Der er ikke tale om, at der bygges en motortrafikvej, fordi der ikke er råd til andet. Det er kun én af grundene; det er der altså også tale om, men det er kun én af grundene. Den anden grund er, at der ikke er behov for det i dag, og det nordjyske erhvervsliv kan ekspandere ganske betydeligt med denne motortrafikvej. Det er derfor, det er mig så påtrængende at få sagt, at en motortrafikvej er en førsteklasses trafikåre.

Enhver sammenligning med Store Bælt ved hr. Arne Bjerregaard jo er helt urimelig, fordi Store Bælt bliver et lukket kredsløb, som ikke hindrer anlæggelsen af én kilometer vej nogetsteds eller træder i stedet for én hospitalsseng eller én uddannelsesplads. Så de to ting er i høj grad inkommensurable størrelser.

(Kort bemærkning).

Arne Bjerregaard (KrF):

Må jeg sige, at bilerne pløjer sig igennem Støvring i et antal af 15.000. Og må jeg endelig sige, at når jeg snakker om Store Bælt i denne forbindelse, så har jeg stadig væk fornemmelsen af, at vi skulle have denne her – som nogen har sagt – gedesti, for at man kunne få et alibi for at bygge en Storebæltsbro.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

§§ 1 og 2

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling

vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Anden behandling af lovforslag nr. L 164:

Forslag til lov om ændring af retsplejeloven og konkursloven. (Telefonaflytning m.v., politiets anvendelse af agenter som led i efterforskningen, aflastning af højesteret m.v.).

(Fremsat 1/2 85. Første behandling 13/2 85. Betænkning 23/5 85).

Der var stillet 10 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.