

[Ministeren for skatter og afgifter]

mere end en dags tid eller to at skaffe helt præcise oplysninger. Så vidt jeg ved, er samtlige spørgsmål nu blevet besvaret, og jeg har altså været til rådighed for udvalget.

Rahbæk Møller (SF):

Jeg har ikke kritiseret, at spørgsmålene ikke er besvaret; det er de på nuværende tidspunkt. Det, jeg har kritiseret, var, at svarene forelå umiddelbart før udvalgets møder, og det vil sige, at medlemmerne ikke havde tid til at læse dem og sætte sig ind i dem. Derfor var det også meningsløst, at ministeren stod udenfor, for der var ikke mulighed for at formulere samrådsspørgsmål. Det var i øvrigt heller ikke nødvendigt, men det er en anden snak.

Når en minister beder udvalget om at skynde sig – det er i orden, når det er en afgiftslov, det har vi set før – så er udvalget også indstillet på at medvirke, men så skal ministeren også medvirke på den måde, at han sørger for, at svarene foreligger i så god tid, at udvalgets medlemmer kan nå at læse dem og forberede sig, og så i øvrigt for, at svarene er i orden. Det var de ikke i første omgang i hvert fald. Det blev de så.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Der foretoges først afstemning vedrørende forslag til lov om ændring af lov om forskellige forbrugsafgifter. (Afgift af visse hårde hvidevarer m.v.). (Lovforslag nr. L 157).

Ændringsforslaget, § 1, således ændret og §§ 2 og 3 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i udvalget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om ændring af lov om forbrugsbegrænsende foranstaltninger. (Ophæ-

velse af omsætningsafgiften af visse hårde hvidevarer m.v.). (Lovforslag nr. L 158).

Ændringsforslag nr. 1 og 2, § 1, således ændret, og §§ 2 og 3 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Anden behandling af lovforslag nr. L 104:

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart.

(Fremsat 12/12 84. Første behandling 18/1 85. Betænkning 7/2 85).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

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

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

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) Første behandling af lovforslag nr. L 171:

Forslag til lov om ændring af lov om projektering m.v. af en nord-sydgående motorvej i Jylland med forskellige tilsluttende vejforbindelser. (Ophævelse af den østjyske motorvejs linjeføring øst om Brabrand Sø).

Af Lenger (VS) m.fl.

(Fremsat 8/2 85).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Min vane utro vil jeg i dag tillade mig at læse en del af min tale op fra et forud forberedt manuskript. Jeg beder tinget om tilgivelse for dette.

Den del af det foreliggende lovforslag, der drejer sig om opgivelse af motorvejslinjen øst om Brabrand Sø, har vi tidligere flere gange haft til behandling her i tinget, bl.a. i forbindelse med behandlingen af lovforslag om Ringvejen. Spørgsmålet var fremme i forbindelse med et lovforslag fra fremskridtspartiet, der ønskede en linjeføring vest om Brabrand Sø.

Det lovforslag, der er til behandling i dag, går imidlertid videre, idet forslaget går ud på helt at opgive motorvejen i Århusområdet, idet Ringvejen skulle kunne klare trafikken. Det vil altså sige, at forslagsstillerne ønsker den i projekteringsloven fra 1965 forudsatte motorvej fra grænsen til Ålborg afbrudt i Århusområdet. En ret vidtgående og noget betænkelig plan.

Jeg kan være enig i, at vi med den udbygning af Ringvejen, der i øjeblikket foregår, vil kunne klare de trafikale problemer ved Århus i en årrække, og det var netop meningen med udbygningen. Men som det udtrykkelig blev fremhævet i bemærkningerne til lovforslaget om Ringvejen, er der her tale om en midlertidig løsning. På lang sigt må vi stadig planlægge at få en motorvej på hele strækningen fra grænsen og til Ålborg, og det vil ikke undre mig, om også jeg, som er indtrådt i fjerde halvleg og i sidste del af mit liv, vil opleve, at den endda kommer til at gå nord for Ålborg. Det er et ønske, jeg har, og et håb, jeg nærer.

Det vi kan diskutere, er, om motorvejen skal gå øst eller vest om søen, og her er det

min klare opfattelse, at vi må lægge megen vægt på, hvad man lokalt mener om sagen.

Hidtil har der såvel i amtsrådet som i byrådet været et flertal for østlinjen, men jeg skal ikke kunne sige, om stemningen har vendt sig. Den sidste afstemning i byrådet, som forslagsstillerne nævner i bemærkningerne, er udtryk for en ændring i holdningen fra byrådets side, men jeg er ikke helt sikker på, hvorledes der nu ses på sagen fra amtsrådets side. Under udvalgsbehandlingen må vi have rede på disse ting. Det kan også tænkes, at der ønskes et udredningsarbejde, hvor konsekvenserne klagøres både med hensyn til vejsystemet og med hensyn til byudviklingen i området.

Den af forslagsstillerne foreslåede opgivelse af motorvejsforbindelserne til centrum er i realiteten sket med Ringvejsloven, der forudsætter, at staten ikke skal have vejforpligtelser inden for Ringvejen. Opgivelse af forlægningen fra A 15 fra Framlev syd om Brabrand Sø hører naturligvis også med under et eventuelt udredningsarbejde.

Må jeg så tillægge, at forslagsstillerne formentlig vil være enige med mig i, at dette lovforslags færdiggørelse ikke udpræget haster, idet det jo ikke er på budgettet; det står ikke lige for døren at få disse vejstrækninger gennemført, selv om trafikudviklingen, som så tit kan overraske os, kan gøre det nødvendigt tidligere, end det i øjeblikket ser ud.

Der er jo også andre trafiklinjer fremme i debatten til afgørelse her i foråret, og folketingets stilling til disse eller til denne – enhver ved, hvad jeg tænker på – kan meget vel komme til at influere på behovet for vejudvidelser og på spørgsmålet øst om eller vest om. Der kan blive en sammenhæng i tingene, som det nok vil være ganske forstandigt at afvente. Det kan se anderledes ud igen, når de strækninger, der er omhandlet i nærværende lovforslag, bliver aktuelle.

Lad mig slutte med at slå fast, at det også i denne sag gælder, at jeg for mit vedkommende vil lægge allerstørste vægt på de lokale ønsker. Det, som amtsrådet og de involverede kommuner ønsker, hvis de ønsker det stærkt og enigt eller temmelig enigt, vil sammen med sikkerhedsproblematikken, være helt afgørende for, hvad jeg, når tiden er inde, måtte mene at skulle anbefale tinget. Når jeg har betonet den meget store betydning af de lokale opfattelser af disse spørgsmål, skal

[Ministeren for offentlige arbejder]

jeg tilføje, at vi jo i de senere år i vejdirektoratet har udviklet et fremragende og allerede næsten internationalt berømt og berømmet system til prioritering af de forskellige vejstrækninger, altså spørgsmålet om, hvad der kommer før hvad, og hvor det ligger bedre end hvor ellers, og det er klart, at denne nye teknik, der er ved at stå sin prøve, også i høj grad vil kunne indgå i udvalgsarbejdet og få afgørende indflydelse på det, vi engang med tiden endeligt når frem til.

Lerke (S):

Lovforslaget tilsigter at ophæve den østjyske motorvejslinjeføring øst om Brabrand Sø, og det må socialdemokratiet af flere grunde tage afstand fra.

Der er i Århus kommune blevet udarbejdet et kommuneplanforslag for området, og jeg har fået oplyst, at dette skal til høring omkring den 1. marts. Jeg mener, at denne høring skal foregå i fred og ro uden indblanding fra vores side.

Selve vejarbejdet ligger vel heller ikke lige om hjørnet. Det er ikke ukendt, at vejfremføringer kan give problemer på visse omtålige steder, så jeg vil foreslå, at udvalget om offentlige arbejder i lighed med tidligere praksis ser på tingene, såfremt der opstår problemer.

Ikast (KF):

Fra konservativ side kan vi ikke være med til at afbryde motorvejen på en strækning omkring Århus. Vi må stadig væk planlægge ud fra tanken om forbindelsen fra grænsen til Ålborg, og jeg vil gerne følge ministeren i forslaget om at lade den fortsætte helt til Frederikshavn. Det skal ikke skille os ad.

Vi kan diskutere, om motorvejen skal gå øst eller vest om Brabrand Sø, men det kræver dog, at vi så nogenlunde får en markering af, hvordan forholdene er. Tidligere har amtsrådet og byrådet været enige om den nuværende vejføring. Det står mig lidt uklart, hvordan den sidste afstemning i byrådet skal fortolkes, så jeg ser hen til, at vi skal have et stort udredningsarbejde i udvalget, og jeg vil gerne følge socialdemokratiets idé op: lad os tage til gerningsstedet og se på forholdene. Det er mange år siden, udvalget har været ovre og se på Brabrand; vi er åbne for at

flytte vejføringen, hvis det skulle være nødvendigt.

Men der er ikke noget, der haster i denne sag, så jeg synes, vi med ro kan bruge sommerferien og vores normale tilsyn til at se på forholdene derude og derefter forhandle med de lokale myndigheder. Så kan vi få den bedst mulige løsning for det lokale område, men også inden for landsplanen.

Svend Heiselberg (V):

Venstre ønsker på ingen måde at være med til at lægge hindringer i vejen for gennemførelsen af den planlagte motorvej på strækningen fra grænsen til Ålborg og eventuelt senere til Frederikshavn. Vi er ligesom ministeren åbne over for, om linjeføringen skal gå øst eller vest for Brabrand Sø. Vi vil lægge stor vægt på, at man lokalt finder ud af, hvad der vil være den bedste løsning, bl.a. fordi vi nødig skal opleve, at projektet bliver forsinket heraf.

Lad mig så endelig sige det således, at det er meget vigtigt, at vi får gennemført motorvejen snarest af hensyn til erhvervslivet i Jylland, et projekt, der ikke må stilles i skyggen af andre projekter.

Venstre afviser lovforslaget.

Thoft (SF):

I de gode gamle dage, som jo ikke var så gode endda, var et folketingsmedlems vigtigste rolle at sørge for, at den pågældende by fik en jernbane anlagt.

Sådan er det ikke længere. I dag er det folketingsmedlemmernes opgave at holde de værste plager fra landet, holde de værste asfalteringer fra byen og i dette tilfælde sørge for, at de mest trafikgale planlægges ønsket om at betonlægge og asfaltere resten bliver holdt fra døren. Jeg er selv valgt i Århus Vest-kredsen, dvs. det område, som lovforslaget her drejer sig om, og det er mig en særdeles stor glæde at kunne udtrykke den allervarmeste sympati for VS' forslag. Hvis vejen bliver til noget – og det tyder alt da heldigvis på at den ikke gør, og jeg glæder mig over, at trafikministeren siger, at det ikke er noget, der haster, i hvert fald foreløbig – så vil den skære Århus midt over. Den vil føre motorvejen tæt forbi tætbeboede områder, skabe larm og luftforurening dér, hvor der i dag er grønne områder og kolonihaver og frisk luft,

[Thoft]

og den motorvejsindføring til midtbyen af Århus, som er planlagt, vil skabe et sandt trafikhelvede i midtbyen, hvor man i øvrigt ikke aner, hvad man skal gøre af trafikken.

SF har både lokalt og på landsplan vendt sig imod den trafikgalskab, som har hærget Århus by i 1960'erne. Drømmen om at gennemskære vores dejlige by med Allégadering og motorvejsindføring – man kender det her fra København med Bispeengen ude på Nørrebro – er da heldigvis blevet forsinket så meget af beboerforeningerne og kampagnen mod østmotorvejen, at enhver idiot – og det er ikke møntet på nogen af de tilstedeværende her i salen – i dag kan se, at det var en sand Guds lykke, at planerne ikke blev realiseret.

Forudsætningen for planlægningen af motorvejsindføringen øst om søen med diverse indføringer i Århus midtby var en trafikudvikling, som imidlertid slet ikke holdt stik. Vi har også i SF gjort, hvad vi kunne for netop at ændre den udvikling ved at begunstige den kollektive trafik, som er en langt mere grøn, langt mere energiøkonomisk og langt mere foreningsfri transportform. Det har holdt hårdt at overbevise de øvrige partiers beton- og trafik- og vækstfanatikere, men jeg håber, at den sunde fornuft får lov at sejre også på dette område i dag.

I Århus byråd har der fra første færd været en intens modstand mod østmotorvejen, og det resulterede i januar i år som bekendt i, at man besluttede, at østmotorvejen, altså motorvejen øst om Brabrand Sø, skulle udgå af kommuneplanen. Kritikken i byrådet mod forslaget var, at folketinget havde besluttet noget andet, og derfor var der et flertal på 20, som undlod at stemme, men med folketingets beslutning om at udbygge ringvejssystemerne har erfaringerne vist, at der slet ikke er behov for den planlagte motorvejsindføring. Medvirkende hertil har været, at de planlagte B-centre i Hasselager og Lisbjerg også er udgået af planlægningen bl.a. som følge af en klar forståelse i Århus for, at byen såmænd er stor nok, og at det ikke gælder om at suge saft og kraft ud af lokalsamfundene i Århus amt.

SF støtter altså dette lovforslag meget varmt og ser det som en begyndelse til vækstfilosoffernes planer om at asfaltere en stor del af landet så hurtigt som muligt. Motorvejen øst om Brabrand Sø er ødelæggende for be-

boelsesmiljøet og for de rekreative områder. Den er overflødig på grund af ringsvejsudbygningen og den mindske trafikvækst, og for resten vil den koste det hvide ud af øjnene.

Og lad os så i øvrigt få den motorvejsføring skrottet, så byen kan inddrage disse områder og bruge dem til noget fornuftigt. Motorvej øst om Brabrand Sø, nej, ellers mange tak, og i øvrigt mener vi heller ikke, der er behov for en alternativ linjeføring. Pengene kan og bør bruges fornuftigere.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Det er mig en stor overraskelse, når hr. Thoft i dag siger, at SF på landsplan har kæmpet imod dette motorvejsbyggeri. Jeg har ikke hørt det optaget i folketinget en eneste gang i den tid, jeg har siddet her. Det har overhovedet ikke været behandlet i trafikudvalget på et tidligere tidspunkt. Det har ikke engang været taget op som et spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Thoft (SF):

Nu er jeg jo ikke ansvarlig for, at hr. Ikast går sovende gennem tilværelsen. Både i folketinget, da det oprindeligt blev forelagt, og i Århus byråd og i Århus amtsråd har vi kæmpet som løver imod denne motorvejsindføring, og vi har naturligvis også den 23. januar i år stemt for, at den skulle udgå af lokalplanen.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Det, jeg gerne vil spørge om, er, hvornår vi har behandlet den her i folketinget i løbet af de sidste 3 år.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det fremgår jo af forslaget, at det er 20 år siden, at folketinget fastlagde linjeføringen af den østlige motorvej i Jylland, og derfor er det logisk, at der med mellemrum opstår debat om enkeltdele, navnlig om dem, der ikke er udført.

Den østlige linjeføring i Århus er på det seneste blevet undersøgt af et flertal i Århus byråd. Jeg mener, det er meget afgørende, hvad de lokale instanser mener om vejgen-

[Bilgrav-Nielsen]

nemføringer, om vejstrækninger i det hele taget, også om dem, som staten har ansvaret for. Så vi mener, at vi i udvalget bør indhente oplysning også om Århus amtsråds holdning og argumenter. For mig at se er sagen den, at tiden er løbet fra anlægget. Men lad os se, hvad samtlige lokale instanser mener, og så må vi vurdere lovforslaget fordomsfrit.

Inger Stilling Pedersen (KrF):

Motorveje er noget af det sikreste og bedste, vi kan lave for at få den tunge trafik væk fra tætbeboede områder, og jeg vil vove at påstå, at hvis vi i folketinget havde været mere fremsynede og havde sikret, at der i dag havde været de nødvendige motorveje, så havde vi været sparet for en masse udgifter og en masse problemer i forbindelse med den tunge trafik og alle de gener, den laver.

Vi hørte før en Århusmand, nu kommer en fra Randers. Vi ønsker selvfølgelig også, at vi kan fortsætte ad en motorvej. Hvis man ikke er lokalkendt, er det vanskeligt, når motorvejen ender midt inde i byen og man så skal finde nogle ringgader og på kryds og tværs for at finde ud på Randersvej igen, og mange, også den store, tunge trafik, vælger at køre over Hadsten ad meget snævre veje, hvor man ødelægger veje og landsbymiljø og kører igennem med 50 km's fart i timen, hvor der slet ikke burde være nogen trafik. Det gælder det ene tunge lastvognstog efter det andet.

Der er ingen tvivl om, at havde der været en motorvej, så havde al den tunge trafik benyttet den, men det betyder måske ikke så meget, hvis man bare sikrer selve Århus, der selvfølgelig er midtpunktet i Århus amt. Men vi er altså nogle stykker andre steder, som føler, at vore interesser også skal tilgodeses.

Om motorvejen skal gå øst eller vest, kan man selvfølgelig diskutere, og vi kan undersøge, hvad der er den bedste løsning. Det er klart, at det behøver man ikke lægge sig fast på nu.

Det er meget mærkeligt at høre alle de dejlige taler om den kollektive trafik og om, hvor skønt og dejligt det hele er. Der er jo også noget, der hedder erhvervslivet, og tingene skal fungere. Selvfølgelig vil vi også gerne have alternative muligheder med fred og idyl, men så kunne man jo også bosætte sig dér. Det er ofte sådan, at man bosætter

sig på steder, hvor man ved at den tunge trafik er, og så kan man skælde ud på den bagefter.

Kristeligt folkeparti vil i hvert tilfælde gå ind i en positiv drøftelse af lovforslaget i udvalget, men vi mener, at vi skal gøre meget for at sikre motorvejenes udbygning. Det vil være en god investering.

Dohrmann (FP):

Som ministeren var inde på, har fremskridtspartiet altid ment, at motorvejen burde gå vest om Brabrand Sø. Det synspunkt har vi naturligvis stadig væk og kan derfor støtte det foreliggende lovforslag.

Men jeg kan ikke lade være med at komme med en bemærkning, når man nu hører næsten samtlige ordførere sige, at man skal tillægge de lokale instansers mening temmelig stor værdi. Egentlig burde man vel afvente amts- og kommunevalget den 19. november 1985, medmindre det da er forkert, at det er et byråd, som måske står foran en temmelig stor udskiftning, og hvor der er meget, meget knebent flertal, der skal træffe denne beslutning.

Så hvis dette lovforslag ikke kommer til afstemning, inden folketinget rejser hjem på sommerferie, synes jeg, at vi bør afvente det nye byråds indstilling til sagen.

Lenger (VS):

Som det fremgår af bemærkningerne, og som mange har været inde på, går lovforslaget ud på at fjerne linjeføringen øst om Brabrand Sø. Det var sådan, at motorvejsindføringen i sin tid for en snes år siden kom ind i planlægningen ud fra forudsætninger om vækstretninger, som aldrig er realiseret i Århusområdet, og om udviklinger i trafikken, som aldrig er sket.

Ingen tror i dag på – og det gjorde ministeren tilsyneladende heller ikke – at motorvejslinjeføringen øst om Brabrand Sø nogen sinde vil blive realiseret, og efter vores opfattelse ville det være uden mening at føre den vest om søen, for så opfylder den ikke sine trafikale formål, som det netop fremgik af det udredningsarbejde, der gik forud, da man ved forskellige lejligheder, bl.a. i 1965, besluttede, at den skulle føres øst om Brabrand Sø.

[Lenger]

Det er årsagen til, at vi har udformet lovforslaget på den måde, som vi har gjort det, altså at vi foreslår at sløjfe linjeføringen øst om Brabrand Sø, men ikke foreslår nogen alternativ linjeføring. Årsagen er, at det ville være uden mening, men hvis det ser pænere ud i en lov, eller hvis det passer nogen bedre at skrive noget andet, så for vores skyld ingen alarm. Det vil bare være fuldstændig uden mening, fordi man ikke vil kunne varetage den østjyske motorvejs formål, hvis den bliver ført vest om Brabrand Sø. Og øst om Brabrand Sø bliver det som sagt, og som mange har været inde på, aldrig til noget.

Siden projekteringsloven i 1965 er der yderligere sket det, at Ringvejen er blevet færdiggjort, oven i købet for statsmidler, og det er vores opfattelse, at denne ringvej fuldt ud har kapacitet til at dække behovet i Århusområdet. Dertil kommer, at en gennemførelse af den nuværende linjeføring trods 15 års arealreservationer og byggelinjer vil betyde et voldsomt indgreb i eksisterende boligområder, kolonihaveområder og rekreative områder i Århusområdet.

Man kan naturligvis sige, at når en vej aldrig bliver til noget, kan det også være ligegyldigt, om den står i planlægningen eller ej – det argument kunne man for så vidt lige så godt bruge om en eventuel vestlig linjeføring. Ministeren udtrykte det på den måde, at det haster ikke.

Men grunden til, at det alligevel betyder noget, at denne østlige linjeføring står i planlægningen, og at det vil have betydning, at man tager den ud, er, at de udlagte arealer af samme grund er unddraget den lokale planlægning, den kommende kommuneplan i Århus. Under de § 6-debatter, der fandt sted for et par år siden, var det en gennemgående melding fra alle lokale områder – især i nærheden af den planlagte linjeføring, men også fra andre områder – at motorvejsføringen ikke skal ske øst om Brabrand Sø, og det er tilsyneladende en opfattelse, som efterhånden også har vundet indpas i Århus byråd, som altså har besluttet, at linjeføringen slet ikke skal med i kommuneplanen.

Så siger hr. Lerke, at man nu vil afvente, at kommuneplanforslaget kommer til høring i lokalbefolkningen. Det er da også udmærket. Men det kommuneplanforslag, der altså kommer til høring, er netop et forslag uden motorvejslinjeføringen øst om Brabrand Sø.

Jeg tør godt æde min gamle hat på, at der kommer ikke en eneste borger under de kommende kommuneplandebatmøder og kræver, at den motorvej skal ind igen.

Selv om det lyder noget søgt, når hr. Lerke taler om, at man vil afvente kommuneplandebatten, imødeser jeg det med sindsro, for jeg er helt overbevist om, at resultatet af den kommuneplandebat ikke vil adskille sig så meget fra de konklusioner, som man også officielt fra Århus kommunes side har uddraget af de § 6-debatter, der fandt sted for et par år siden.

Det lød altså umiddelbart, som om hr. Lerke afviste forslaget. Men med den store vægt, han lægger på kommuneplandebatten, kan det vel dårligt blive andet end en tilslutning, og den takker jeg for.

Det er naturligvis også et spørgsmål om følelser. Det har i mange år været en følelsesladet sag i den lokale debat, men det gør efter min opfattelse ikke sagen ringere. Der er altså også, som jeg har nævnt, og som andre har været inde på, bl.a. hr. Thoft, mange gode argumenter for at tage linjeføringen ud af planlægningen og ikke rigtig nogen argumenter for at beholde den.

Jeg vil samtidig sige tak til især hr. Thoft, hr. Bilgrav-Nielsen og hr. Dohrmann for tilslutningen til principperne i dette forslag. Men jeg vil også gerne sige tak til de ordførere, som har sagt, at de vil se på det, og de ordførere, som har sagt, at udvalget skal tage over og se på det, og at man vil optage forhandlinger med de lokale myndigheder. For det er klart, at det ville være urealistisk og ganske upassende, hvis man ikke indhentede kommentarer fra Århus byråd og Århus amtsråd; det er en naturlig følge af, at vi har stillet forslaget, at man også skal gøre det. Til disse ordførere vil jeg altså også gerne sige tak, selv om de tilsyneladende har et andet udgangspunkt, end vi har, fordi det jo ser ud, som om de forhandlinger, man vil til at føre med de lokale myndigheder, får et ganske bestemt resultat, der udspringer af de beslutninger, der er blevet truffet.

Ministerens sagde, at han var i tvivl om, hvilken holdning Århus amtsråd har til sagen. Det er jeg også. Der ligger et forslag i Århus amtsråd, som har ligget der i 2 år, og som man vistnok er ved at komme frem til en endelig beslutning om. Men i Århus by-

[Lenger]

råd har man altså vedtaget en ny holdning til motorvejens linjeføring.

Specielt var fru Inger Stilling Pedersen inde på, at den tunge trafik var et problem, og at det derfor var nødvendigt med en motorvej. Den tunge trafik skal for 90 pct.s vedkommende ikke forbi Århus, men ind til Århus, så den kan ikke bruge den motorvej. Det problem, der har været med den tunge trafik, vil alligevel ikke blive løst. De erfaringer, man har ved målinger af trafikken i området, viser det.

Til slut vil jeg gerne dvæle lidt mere ved ministerens bemærkninger. Jeg vil gerne sige tak til ministeren, fordi han var enig i at opgive indføringen til Århus, også selv om det følger af den tidligere vedtagelse, og i, at han gerne ville i gang med et udredningsarbejde vedrørende forlægningen af A 15 fra Framlev. Jeg er også glad for, at ministeren, når han ikke kunne tilslutte sig forslaget, i det mindste gav det tilsagn, at han ville lægge stor vægt på de lokale ønsker, for det imøde- ser jeg med stor sindsro og med stor glæde.

Til slut vil jeg give ministeren en god idé. Hvis man virkelig fra statens side skal se på vejforholdene i Århusområdet, og hvad der har betydning for fremkommeligheden, ikke mindst for den tunge trafik, ikke mindst for erhvervslivet, tror jeg, det var en meget bedre idé, om man undersøgte, hvordan staten kunne sikre ikke en motorvejslinjeføring, men en vejindføring fra Skanderborgvej til Århus havn gennem banegraven. Det vedrører i allerhøjeste grad ministerens område.

Det ville nemlig opfylde nogle af de krav, som fru Inger Stilling Pedersen nævner, og som et par af de borgerlige ordførere har været inde på, nemlig hensynet til erhvervslivet, der i høj grad ligger ved havnen, og det ville opfylde kravet om en fredeliggørelse. Samtidig kunne den placeres lige i et område, hvor der ikke er de store miljøgener.

Endelig er der det, at også andre storbyer har fået betalt vejindføringer til f.eks. havne. Det er noget, der er meget mere realistisk at se på. Det ville ikke rigtig genere nogen, men det ville gavne en masse, også det lokale erhvervsliv, hvis det var den vej, man ville gå, altså virkelig ville se på de lokale behov i forbindelse med den statslige vejpolitik. Den idé vil jeg videregive til ministeren som noget, der altså også gerne må komme med i det udredningsarbejde, som jeg forstår at mi-

nisteren er positiv over for, og som jeg også er glad for at han har givet tilsagn om.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Hr. Lenger antyder, at det skal gå forholdsvis hurtigt. Det synes jeg ikke er påkrævet, for lov nr. 237 af 14. juni 1965 bemyndiger i forvejen ministeren til at gennemføre skitseforslag som det forslag, der foreligger her. I § 3 bemyndiger man nemlig allerede ministeren til at lave hele skitseprojektet på daværende tidspunkt. Derfor kan jeg ikke se, det har nogen som helst hast at gennemføre dette her.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Det er mest hr. Thofts indlæg, som foranlediger mig til at bede om ordet anden gang, idet hr. Thoft bl.a. havde en bemærkning om trafikgale planlæggere, og der var også noget om fanatikere, som vil beplastre hele vort yndige fædreland med beton og sligt. Nu har jeg arbejdet i dette ministerium i snart 2½ år, og jeg er ikke stødt på dem. Jeg tror, det er nogle fantasivæsener, som nogle grønne fanatikere fremmaner, når de ikke rigtig kan sove om natten; jeg har ikke truffet dem.

Jeg må understrege, hvad fru Inger Stilling Pedersen så rigtigt fremhævede om god infrastrukturens betydning. Der kan holdes lange foredrag – og bliver det også – om gode trafikarers, gode vejes betydning, ikke kun for det erhvervsliv, som vi alle sammen lever af, men også for borgernes velbefindende i mange andre sammenhænge.

Selvfølgelig er der sket fejl, det skal jeg da gerne indrømme hr. Thoft. Til de store trafikfejl, vi vel nok har været med til at begå, de af os, der var med dengang, hørte vel nedlæggelsen af cykelstierne i en periode, hvor man altså heller ikke kunne se rigtig ind i glaskuglen. Der blev nok taget for stærke konsekvenser, og det koster noget ekstra nu, men jeg kan heller ikke få øje på, at der skulle være noget galskab i det.

Hr. Bilgrav-Nielsen sagde, at Århus byråd har undsagt den forudsete linjeføring. Det er nok en sandhed med modifikationer. Som det fremgår af bemærkningerne, var afstemningen i Århus byråd sådan, at 9 medlemmer stemte for VS' forslag og 20 undlod at stem-

[Ministeren for offentlige arbejder]

me – en noget bizar stemmeafgivning, som jeg ikke tror er den endelige, og som jeg ikke tror man med sikkerhed i hvert fald tør bruge til at slå fast, at Århus byråd dermed har undsaet det ene eller det andet.

Det er rigtigt, at vi er i tvivl om amtet, men både amtet og byrådet får jo altså nogen tid endnu, og dermed skal jeg sige, at jeg er på linje med hr. Dohrmann, som synes, det er en bedre idé at lade både debatten her og den stilling, partierne i første omgang har markeret, vente til efter kommunevalget. Det er også min opfattelse, at der sikkert ikke vil ske nogen afgørelse inden kommunevalget, og som jeg antydede i mit første indlæg, ved vi jo til næste forår også en hel del mere om afviklingen af den kommende øst-vest trafik, og det spiller da i nogen grad en rolle også for den del af landet, vi her taler om.

Det er klart, at jeg er på plads og skal samarbejde og hurtigt og grundigt besvare alle de spørgsmål, der stilles. Jeg vil også gerne deltage i en besigtigelsesrejse, hvis udvalget finder det hensigtsmæssigt, og at tage den tur kan man formodentlig for en gangs skyld ikke blive hængt ud for. Men i øvrigt forstår jeg på behandlingen her, at også forslagsstillerne næsten mener, at selv om trafik haster, haster dette spørgsmål ikke meget.

Men jeg skal slutte med at gentage fra før, at det ikke skulle overraske mig vældigt, og det skulle i øvrigt glæde mig, hvis udviklingen bliver af en sådan art, at spørgsmålet dog skal komme til realitetsbehandling både lokalt og herinde inden for en overskuelig årrække.

(Kort bemærkning).

Lenger (VS):

Jeg har kun den bemærkning til hr. Ikast, som henviser til, at ministeren i forvejen har en bemyndigelse i lovens § 3, at vi jo faktisk foreslår, at man ophæver § 3.

Grunden til, at det haster noget med at få truffet denne beslutning, er ikke, at det er lige før, man går i gang med at grave – det ligger, som mange har nævnt, langt ude i fremtiden – men at arealerne, så lang tid der er lagt bindinger på, for at der skal være plads til en østlig linjeføring af motorvejen, er unddraget den lokale planlægning. Det er det, der er problemet, ikke mindst fordi man jo lokalt, som hr. Lerke var inde på, skal i

gang med en kommuneplandebat inden for en overskuelig fremtid.

(Kort bemærkning).

Thoft (SF):

Trafikministeren sagde i sit svar til mig, at han ikke har mødt de trafik- og vækstfanatikere, som ønsker at asfaltere vores dejlige land til med asfaltmotorveje osv. Jeg ved ikke, om ministeren går lige så blind igennem verden, som hr. Ikast gør det, men hvis ministeren læser dagens aviser og gårsdagens aviser og dagen-før-i-går-aviserne og ser de sidste skud på stammen, nemlig ønskerne om også at asfaltere ikke bare Store Bælt, men Kattegat i hvert fald mellem Århus og Kalundborg, er der da tegn nok på de folk, som jeg kaldte trafik- og vækstfanatikere, og de er desværre ikke udryddet. De er heller ikke udryddet lokalt – jeg tænker på de folk, som i 1960erne planlagde den store Allégadeindføring med Grenåvejens forlængelse lige ind midt i Århus centrum, og som skulle smadre store dele af byens bykvarterer. Trafikken skulle forlænges lige ind i midtbyen, og hvad man så ville gøre af den dér, overlod man til fantasien.

Det forslag blev skrottet, ikke fordi trafik- og vækstfanatikere kom til fornuft, men fordi beboerne formåede at organisere sig i så massive protester, at byrådet ikke var i stand til at overse dem uden at risikere at miste taburetterne, og det er nu egentlig altid en god måde at gøre det på.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Ja, det sete afhænger jo af øjnene, der ser, og det hørte af ørerne, der hører. Fordi nogle ikke ser og hører og opfatter helt på samme måde som hr. Thoft, behøver de altså hverken være blinde eller døve eller sovende. Det er hverken særlig parlamentarisk eller sagligt.

Men når hr. Thoft nu inddrager også noget med hensyn til beplastring af det stakkels Store Bælt, som eventuelt får nogle meter vejbane hen over sig, skal jeg dog benytte lejligheden til at erindre om – nu er hr. Thoft jo ung både her i tinget og af år i øvrigt – at SFs mindeværdige grundlægger, hr. Aksel Larsen, om nogen var tilhænger af en bro, en fast forbindelse, over Store Bælt og over Øresund og mange andre steder, og jeg har

[Ministeren for offentlige arbejder]

aldrig hørt, at han skulle have været blind og døv af den grund. Men husk nu på det og læs lidt i historien, før der fældes så hårde domme, hr. Thoft.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Knud Østergaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 90:

Forslag til folketingsbeslutning om øget udlægning af arealer til kolonihaver.

Af Erik Holst (S) m.fl.
(Fremsat 6/2 85).

Forslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Miljøministeren (Chr. Christensen):**

Jeg vil indledningsvis slå fast, at jeg er enig med forslagsstillerne i forslaget intentioner, men jeg kan ikke tilslutte mig opfordringen til, at der fra centralt hold skal gribes ind over for den igangværende kommuneplanlægning.

Den danske kolonihavetradition må sikres og udbygges, og de store sociale, kulturelle og rekreative værdier, som ligger heri, må bevares. Især for befolkningen i de tætte byområder spiller kolonihaver en vigtig rolle.

Jeg ser haverne som fristeder, hvor man alene eller i fællesskab med andre finder meningsfuld beskæftigelse i kontakt med naturen og til gavn for alle, fra unge børnefamilier til pensionister. Der skal derfor ikke herske tvivl om, at spørgsmålet er af stor interesse for regeringens fritidspolitik.

Det er glædeligt for mig at konstatere, at skiftende regeringer har vist samme interesse.

Jeg kan således henvise til, at planstyrelsen i 1979 udsendte rapporten »Kolonihaver i Danmark, Økonomi, Anlæg og Organisation«, og i august sidste år kom som nævnt i bemærkningerne til forslaget kommuneplanorienteringen om planlægning af kolonihaver.

Formålet med disse rapporter har netop været at fremme kolonihavetanken ved at inspirere og vejlede kommunale politikere og teknikere i deres planlægning.

I redegørelsen om landsplanlægningen 1982, som handler om de hensyn, der skal tilgodeses, og de planlægningsopgaver, der skal lægges vægt på, siger jeg bl.a.:

»Der må i det hele taget lægges vægt på befolkningens rekreative udfoldelsesmuligheder i de kommende år både i den daglige fritid, i weekender og i ferier. Der må forudses en stigende interesse for aktiviteter i nærheden af boligen. Et voksende behov for parker, stillegader, cykelstisystemer m.v. kan jo allerede nu konstateres. Der kan også forventes et stigende behov for flere kolonihaver som et supplement til byens frie arealer.«

Jeg er også enig med forslagsstillerne i, at det i hovedstadsregionen, hvor koloniplanlægningen rækker ud over den enkelte kommunes grænser, kan være nødvendigt at udarbejde retningslinjer i regionplanen. Dette har jeg da også tilkendegivet i forbindelse med godkendelsen af regionplantillæg for hovedstadsområdet.

I kommuneplanloven er det fastlagt, at kommunerne i forbindelse med kommuneplanlægningen skal overveje behovet for kolonihaver og mulighederne for at tilgodeses dette med arealreservationer i kommuneplanen og senere med lokalplanlægningen.

Det er således kommunalbestyrelserne, der først og fremmest har ansvaret for, at planlægningen tilrettelægges på en sådan måde, at behovet for kolonihaver dækkes. Og dette harmonerer godt med, at det er de kommunale myndigheder, der har det største lokalendskab, og at det er kommunerne, der ejer størstedelen af de arealer, der anvendes til formålet.

Jeg er ikke i tvivl om, at kommunalbestyrelserne over hele landet kender de tilkendegivelser, jeg har fremført i landsplanredegørelsen, samt de synspunkter, der er i det vejledende materiale, som planstyrelsen har udsendt.