

Spm. nr. S 434**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Medlem af Folketinget Inge Dahl-Sørensen (V) har meddelt mig, at hun ønsker at tage spørgsmål nr. S 434 til indenrigsministeren tilbage. Spørgsmålet, der dermed er bortfaldet, var sålydende:

Til indenrigsministeren (12/2 93) af:

Inge Dahl-Sørensen (V):

»Er Folketinget berettiget til at få oplyst navnene på de personer, der har fået ophold i Danmark efter særloven (lov nr. 144 af 3. marts 1992)?«

Begrundelse

Der henvises til justitsministerens svar på spørgsmål nr. S 334.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af lovforslag nr. L 180:

Forslag til lov om visse hovedlandejevsstrækninger.

Af trafikministeren (Helge Mortensen).
(Fremsat 10/2 93).

Sammen med denne sag foretoges de under punkterne 3 og 4 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 167:

Forslag til lov om visse hovedlandejevsstrækninger.

Optaget af Ikast (KF) og Svend Heiselberg (V).
(Fremsat 13/1 93).

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 57:

Forslag til folketingsbeslutning om at stille de fremsatte motorvejsplaner i bero.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Fremsat 12/2 93).

Forslagene sattes til forhandling.

*Forhandling***Første næstformand (Ivar Hansen):**

Der indgår i behandlingen et beslutningsforslag. Derfor har trafikministeren ordet først. Talerstolen venter.

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Jeg beklager, hr. formand, jeg var ikke opmærksom på det.

Vi kan konstatere, at regeringens forslag om de tre midt- og vestjyske veje for så vidt er gennemført i forhold til den tidligere regerings forslag, hvad angår de to, nemlig Århus-Silkeborg og videre til Herning, men hvor de to yderstrækninger vedtages først.

Det andet er strækningen ved Rødkærbro. Regeringen overvejer yderligere, når det drejer sig om strækningen fra Herning sydpå til Trekantområdet. På dette område ligger der et forslag fra Venstre og Konservative, som er det oprindelige forslag fra den tidligere regering. Forskellen ligger alene på strækningen fra Herning og sydpå.

Hvis vi tager det beslutningsforslag, som er på dagsordenen her, stilles der fra SF's side det forslag, at vi skal stoppe alle motorveje, også dem, som regeringen har sagt den gennemfører, og disse er identiske med alle dem, der er besluttet enten ved anlægslov eller som led i finanslovaftaler som f.eks. de midt- og vestjyske veje. Jeg tror, det er klogt, når vi har været igennem en beslutningsproces her i Folketinget og analyserne har været foretaget og Folketinget har besluttet sig, også at fastholde anlæggelsen og anlægsrytmen i de anlæg, som vi har besluttet os for.

Men jeg tror, det er lige så klogt at leve op til Folketingets dagsorden af 5. november 1992 om at udarbejde en trafikplan, som har det samme udgangspunkt, som vi i øvrigt har i EF i diskussionen om hvidbogen, nemlig at prioritere de miljøvenlige transportformer.

Derfor ønsker regeringen at få en samlet trafikplan, som på én gang tilgodeser alle trafikformer, fremkommeligheden med gods og personer, miljøet, naturinteresserne og trafiksikkerheden. Det er baggrunden for, at vi nu tager en overordnet vurdering, og vi kender jo godt nogle af problemerne, der er i forvejen ude i landskabet på de konkrete områder. Der har været talt meget om H- eller C-løsningen i det sydlige Jylland. Der har også været talt meget om Fyn, forbindelsen fra Odense ned over

[Trafikministeren]

Langeland til Nykøbing Falster og forbindelsen fra Randers over Ebeltoft til Holbæk.

Regeringen vedkender sig, at der er trafikproblemer, der skal løses, og de skal løses på den mest hensigtsmæssige måde. Men rent faktisk har der ikke i mange, mange år været foretaget en overordnet trafikplanlægning. Den principielle diskussion, der var i 1960'erne om det store H og de faste forbindelser, var et rimeligt beslutningsgrundlag for de arbejder, der siden er udført og besluttet.

Men verden ser meget anderledes ud i dag, end den gjorde i 1960'erne. Vi kan sige, at tidligere regeringer, før den borgerlige regering kom til i 1982, havde som arbejdsværktøj en prioritering af de anlægsopgaver, som skulle laves, og som senere er opgivet. Den har heller ikke været et styrende instrument.

Der er det bedst mulige grundlag for de trafikpolitiske beslutninger, for at se dem i sammenhæng med miljøløsningerne, og det er vel også vigtigt, uanset hvor man sidder i denne sal, at vi i Folketinget og regeringen skaffer os klarhed over, hvor vi får det bedste resultat af de ressourcer, som vi ofrer i infrastrukturen. Disse overvejelser gør regeringen sig, idet jeg har igangsat den trafikhandlingsplan, som blev besluttet den 5. november 1992, men som ikke var igangsat ved regeringsskiftet.

Vi vil her udarbejde den plan, der derefter anviser løsningerne af trafikproblemerne i Danmark. Det vil ske i en redegørelse, der kommer til efteråret, og jeg vil gerne understrege, at den plan kommer til at omfatte andet end veje og tog og skib og fly og andre transportmidler. Den vil også beskæftige sig med, om den styring, ledelse og opgavefordeling, vi har på infrastrukturområdet, er rigtig og passende til den udvikling, vi ønsker inden for de enkelte sektorer, hvad enten det er veje eller jernbaner eller andre transportmidler, og den vil vurdere, om vi har den rigtige styring placeret de rigtige steder hos de rigtige myndigheder. Det kan være forudsætningen for at få etableret en mere dynamisk trafikpolitik, som også engagerer stærkere i lokalsamfundet.

Et andet forhold, som vil indgå i regeringens trafikplan, er den kollektive trafiks vilkår. Jeg tror, det er ret håbløst at tale om egentlig gangbare, holdbare og perspektivrige løsninger f.eks. med hensyn til hovedstadens kollektive trafik, hvis ikke ambitionerne er, at hele det

kollektive trafiksystem servicemæssigt, køreplansmæssigt og også prismæssigt hænger sammen i en infrastruktur, der appellerer til at løse de problemer, som den kollektive trafik kan løse, hvis man giver den muligheden og baggrunden herfor.

Trafikplanen har jeg den glæde at kunne redegøre for i Folketinget til efteråret. Jeg har tilrettelagt det sådan, at Transportrådet kan komme ind på alle områder af den trafikplans enkelte projekter, hvad enten det er transportmidler, kollektiv trafik eller styringsmidler, og jeg glæder mig meget til, at Transportrådet dermed vil være blandt de første, der rejser debatten i offentligheden og i det politiske liv. Det bliver regeringens opgave, det bliver Folketingets opgave at beslutte inden for de muligheder, der ligger på trafikområdet for fremtiden.

Jeg vil sige i forbindelse med regeringens eget forslag, at det lever op til den beslutning, som både jeg på regeringens vegne og andre regeringsmedlemmer har talt om: Vi gennemfører de projekter, hvorom der er anlægslov og enighed. Og vi vil så hurtigt som muligt skabe løsninger på de andre problemer.

Dernæst Venstres og Konservatives forslag, en genfremsættelse af den tidligere regerings forslag. Der savner jeg en ligestilling, som hr. Ikast under spørgetiden påstod der var, en ligestilling imellem de forskellige muligheder, der er i det pågældende område. Jeg mener faktisk, at den tidligere regering og den tidligere trafikminister i den formulering, som lovforslaget har, er rendt fra et løfte om, at alle projekter skulle stå lige, og at vi derudfra kunne vælge løsninger i det pågældende område. Hr. Ikast har gjort mig spørgsmålet om Herning og Kolding til russisk roulette. Man må vælge enten det ene eller det andet projekt.

Jeg forstår f.eks. ikke, at hr. Kent Kirk kan efterlyse enighed i andre partier, al den stund jeg også har set konservative politikere udtale sig mod H-løsningen, som hr. Kent Kirk er fortalende for.

Vi ved også, at den diskussion, der er i det pågældende område, baserer sig på helt konkrete trafikproblemer. Lad mig nævne Nørre Snede, som er et af områderne, og som ikke løses med nogen H-løsning. Lad mig nævne Billund som et andet område, som ikke tilgodeses af en C-løsning. Det er vel rimeligt, når

[Trafikministeren]

vi investerer, når vi trækker streger i landskabet, at vi gør det med eftertanke, og det er den eftertanke, som regeringen har anmodet om, har besluttet sig for og også vil gennemføre i forhold til dette projekt.

Derfor vil vi naturligvis også stemme imod det forslag, som hr. Ikast og hr. Svend Heiselberg har optaget.

Til SF's beslutningsforslag vil jeg bare gøre den bemærkning, at det i intentionerne er i overensstemmelse med den dagsorden, som Folketinget vedtog den 5. november 1992, og som svarer til intentionerne i regeringens trafikpolitiske målsætninger, som vi gerne vil bestå prøven med her i Folketinget. Forskellen er grænsedragningen med hensyn til, hvornår man indfører en politik. Det gør vi, når Folketinget har besluttet sig, og det vil Folketinget få et grundlag for, når regeringen kommer med sin trafikpolitiske handlingsplan.

Den fg. formand (Helge Sander):

Der er allerede nu bedt om en række korte bemærkninger, og jeg vil tage de indtegnede på nuværende tidspunkt, inden vi går over til ordførerrækken. Den første er hr. Flemming Hansen.

(Kort bemærkning).

Flemming Hansen (KF):

De to lovforslag og det beslutningsforslag, vi her debatterer, drejer sig jo bl.a. om vejene mellem Herning og Trekantområdet. Ikke desto mindre har jeg nu to gange såvel under trafikministerens besvarelse af spørgsmål nr. S 440 som under trafikministerens indlæg om de her tre forslag hørt trafikministeren nævne udtrykket »vejen fra Herning til Kolding«, som om trafikministeren har besluttet, at den vej går fra Herning til Kolding.

Det vil jeg meget gerne bede trafikministeren bekræfte. Er det en beslutning, han har truffet, for så er der mange andre debatter, der dermed hører op? Så skal vi over til nogle nye. Eller var det bare en talefejl hos trafikministeren? Det kan ske for os alle sammen selvfølgelig.

Jeg går ud fra, at ministeren vil svare på, om han mener vejen mellem Herning og Trekantområdet eller, som han har sagt nu to gange i træk, vejen mellem Herning og Kolding.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Det er mig ganske uforståeligt, når den nuværende trafikminister siger, at jeg spillede russisk roulette med C-, A-B- og H-løsningen i Jylland. I det øjeblik dette projekteringslovforslag bliver lagt frem for Folketinget og kommer over i Folketingets Trafikudvalg til behandling, er der stadig væk en C-løsning og en A-B-løsning. Kun hvis H-løsningen bliver vedtaget, sætter den de to andre ud af kraft. Derfor er det en vildledning af det høje Ting at sige, at det er russisk roulette, for det har det intet med at gøre.

Det er en præcisering af en nærmere undersøgelse af det midt- og vestjyske område ved en projekteringslov, der lægges frem, idet jeg hele tiden har ment, at dette område ikke har været undersøgt godt nok, for Folketinget har jo tidligere vedtaget projekteringsloven C og A-B. Vi kan jo ikke blive ved med at have et stort antal af projekteringslove liggende, men hvis man vedtager H-løsningen, sætter den de to andre ud af kraft, og hvis man ikke vedtager H-løsningen, falder den væk. Så demokratisk er det lagt frem fra den tidligere regering, og derfor er det naturligt, at hr. Svend Heiselberg og jeg fastholder dette forslag, for det er mere demokratisk.

(Kort bemærkning).

Kent Kirk (KF):

Jeg kan forstå på trafikministerens indlæg om modstanden imod L 167, at den primært bygger på, at det ikke løser problemerne både i Nørre Snede og ved Billundområdet. Jamen finder trafikministeren det så bedre fuldstændig at undlade at fremlægge noget og så på den måde have problemer begge steder i fremtiden? Var det da ikke bedre, at man nu tog L 167 og fik Folketinget i gang med arbejdet og, som den tidligere trafikminister, hr. Ikast, lige har sagt her fra Folketingets talerstol, så endelig kunne komme hen og lave den endelige vedtagelse af, hvad det er for en linieføring, der skal være? Det vil da være at fremskynde projektet, således at vi kan få sat arbejdet i gang, frem for at lægge det i syltekrukken, sådan som trafikministeren gør her.

(Kort bemærkning).

Kirkegaard (KF):

Det er stærk tobak at høre trafikministeren betegne det forslag, som er fremsat af Venstre og De Konservative, som at spille russisk roulette med en ganske bestemt vejforbindelse.

Nu kommer jeg selv fra det område, som skal betjenes af den pågældende vejforbindelse. Jeg mener, jeg har ganske tæt kontakt med både amt, kommuner og erhvervsliv i området, og jeg kan garantere trafikministeren for, at det forslag, som den tidligere trafikminister fremsatte den 13. januar 1993, blev hilst særdeles velkommen i området og aldeles ikke blev opfattet som at spille russisk roulette. Derimod har jeg indtrykket af, at der er lige så stor utilfredshed med den nye trafikministers holdning og den nye trafikministers forslag, som nu ligger her, som der var tilfredshed med den tidligere trafikministers. Jeg tror i øvrigt også, det gælder en stor del af trafikministerens partifæller i Ringkøbing Amt.

Vi er aldeles optaget af at få det her klarlagt, og jeg tror, at trafikministeren vil få en varm velkomst, næste gang han kommer til Ringkøbing Amt – ikke mindst efter, at vi nu har fået afsløret i Folketingets spørgetid, at det løfte, som statsministeren gav i Ikast, ikke engang kunne holde to dage.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det er lidt af en nydannelse, at vi har korte bemærkninger umiddelbart efter ministerens tale. Men det har vi nu, og det er vel egentlig meget tilpas netop i dag, hvor vi for anden eller tredje gang har oplevet en totalt frustreret opposition føre sig frem i spørgetiden med spørgsmål, der kun har én afsløring som hovedoverskrift, når vi nu lægger det hele sammen, nemlig at ingen er mere uenige om de kommende linieføringer af de jyske veje end netop VK-partierne, rygende uenige.

Inden for de sidste 10 minutter har tre medlemmer af Det Konservative Folkeparti haft ordet. Jeg gætter på, at de tre i hvert fald har to standpunkter mindst. Vi ved, at hr. Flemming Hansen var meget utilfreds med, at hr. Ikast som minister fremsatte forslaget om H-linien, og i dag hører vi, at den holdning har hr. Flemming Hansen stadig. Det burde ikke være H-linien. Vi ved, at hr. Kent Kirk er varm tilhænger af H-linien, og derfor presser han på.

Vi ved, at hr. Kirkegaard er det samme, og derfor vil han have en H-linie som motorvej og ikke, som hr. Ikast selv åbnede for det, en H-linie som motorvej eller motortrafikvej. Jo, vi har sandelig fået meget klart belæg.

Ja, for så ikke at glemme den tidligere industriminister, som jeg ser også er til stede – repræsenterende sin valgkreds formentlig. Hun udtalte sig jo meget klart imod trafikminister Ikasts forslag om H-linien. Hun nævnte oven i købet, at den ikke engang var godkendt i den forrige regering.

Og så har jeg helt forbigået Venstre, for Venstres folketingsmedlemmer var lige så delte som De Konservative, da hr. Ikast kom med sit forslag som minister. Hr. gruppeformand Ivar Hansen var meget tilhænger af det nye forslag om en H-linie, hvorimod hr. Mølgaard udtalte sig skarpt derimod. Siden har borgmestercandidat hr. Helge Sander fra Herning udtalt stor lyst til at gennemføre H-linien.

Jo, der var sandelig også her en god grund til at skaffe sig af med den gamle regering.

Den fg. formand (Helge Sander):

Det var ikke talens indhold, der gjorde, at jeg rejste mig. Det var, fordi taletiden var udløbet.

Jeg må gøre opmærksom på, at forhandlingen her i dag omhandler tre forskellige forslag, som hver har sin karakter. Det er den specielle situation, vi står i. Derfor har jeg tilladt de korte bemærkninger. Som jeg sagde ved starten: Kun de, der var anmeldt i første omgang, får kort bemærkning. Så derfor bliver hr. Tommy Dinesen den sidste, inden vi går over til ordførerne.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg kom til at sidde og spekulere på, om De Konservative var ved at ændre navn til Det Konservative Motorvejsparti, for det skulle man næsten tro med alle de trafikpolitiske ordførere, der er.

Jeg synes, det er fantastisk her at konstatere, hvorledes lokalpatrioterne nu viser, at der er behov for veje netop hos dem. Jeg er glad for, at jeg i hvert fald var en af initiativtagerne til, at vi nu har fået en landstrafikplan. Jeg har adskillige gange skrevet, at det var i hvert fald ikke den måde, man skulle lave trafikplanlæg-

[Tommy Dinesen]

ning på for milliarder af kroner. Det er jo det, det drejer sig om. Det er milliarder, man godt kan bruge til at asfaltere hele Jylland med.

Det synes jeg taler meget for sig selv, og jeg håber, debatten fortsætter. Så må vi jo se, om navneskiftet også kommer på et eller andet tidspunkt.

Sonja Mikkelsen (S):

For en måned siden fik Danmark en ny regering dannet på et regeringsgrundlag, der helt overordnet ligestiller miljøhensynet og de økonomiske hensyn, og det afspejler sig allerede i lovgivningen. Det er vi i Socialdemokratiet meget glade for.

I regeringsgrundlaget står der, at miljøhensynet skal indgå i alle politiske initiativer, hvor det er relevant, og at investeringsprogrammer skal miljøvurderes. Ved planlægning og gennemførelse af offentlige anlæg er udgangspunktet, at fredninger respekteres, og at der skal tages hensyn til naturværdier. Der skal gøres en ekstra indsats for at afhjælpe miljøstøj og andre gener for beboerne ved gennemførelse af større trafikprojekter, og jeg kan tilføje, at det selvfølgelig gælder, uanset om der er tale om veje eller jernbaner.

Det er altså den overordnede målsætning, som regeringspartierne selv har opstillet, og derfor er det også helt rigtigt, at den nye trafikminister med lovforslag nr. L 180 begrænser sig til at lave en anlægslov for de dele af de jyske tværveje, som det er aftalt skal gennemføres, og som der også er gode argumenter for at gennemføre.

Ved anlæg af veje spiller trafiksikkerheden og fremkommeligheden naturligvis en helt central rolle, men også hensynet til naturen, røg, støj og møg tæller nu, og derfor er Socialdemokratiet enig med trafikministeren i, at der alene skal laves en anlægslov for de strækninger på rute 15 mellem Århus og Herning, der ikke er tvivl om, og for den omfartsvej ved Rødkærsgade, der er et stort behov for. Foreløbig er der heller ikke penge til at sætte mere i værk, og det har der i øvrigt aldrig været i de borgerlige regeringers levetid.

Det er vigtigt, at vore trafikinvesteringer giver os så meget som muligt for pengene, hvad angår både trafiksikkerhed, fremkommelighed og miljø, og derfor skal investeringer i veje også ses i sammenhæng med muligheder-

ne for at øge transportarbejdet på jernbane og skib.

Der er næppe nogen, der har en illusion om, at jernbaner kan konkurrere med lastbiler på de korte strækninger, men på de lange strækninger er det absolut en opgave at sikre, at godset transporteres på de mest miljøvenlige transportmåder: tog og skib, og det er specielt relevant for det gods, der skal ud i Europa. De tyske motorvejsnet er efterhånden så belastede, at der ofte er lange køer, og alene af den grund ville det være en fordel for mange danske virksomheder at få deres gods transporteret via jernbane, naturligvis under forudsætning af, at jernbanetilbudet er attraktivt, dvs. at pris og kvalitet er rigtige, altså tog til tiden også for gods.

Skib er absolut også en brugbar transportform. Der er måske nok nogen tilbøjelighed til at tro, at det kun er Danmark, der har meget vand og mange havne, men Europa gennemskæres jo på kryds og tværs af floder og kanaler, der gør det muligt at transportere gods over store strækninger med skib. Det kan godt være, at det kræver, at vi udvikler en ny skibstype, en mindre coaster, der er egnet til både sejlads ved kysterne og sejlads på de indre vandveje i Europa, men det ville være et udmærket industrielt udviklingsprojekt, som kunne tilgodese både beskæftigelsen på skibsværfterne og en fortsat udvikling af vore havne.

Hvis vi et øjeblik foretog det tankeeksperiment, at vi bestemte os for at bruge et antal milliarder kroner til investeringer i jernbaner, togmateriel, udvikling af vore havne og måske en ny skibstype, er jeg faktisk sikker på, at vi ville få en hel del for pengene med hensyn til trafiksikkerhed, fremkommelighed og miljøbeskyttelse, fordi tog og skib ville blive et attraktivt alternativ, når der var tale om godstransport over store afstande. Det er også det perspektiv, EF tegner for transporten af gods i fremtiden, og det, den nye trafikinvesteringsplan skal lægges efter. I øjeblikket ved vi ikke ret meget om, hvor vi bedst investerer en krone på trafikområdet, men det håber jeg det nye transportråd kan hjælpe med.

Men vi ved lidt om, hvad vejinvesteringer betyder for beskæftigelsen. Der er mere beskæftigelse i at lave mindre vejanlæg, f.eks. omfartsveje, end i store motorvejsprojekter,

[Sonja Mikkelsen]

der er også større chance for, at beskæftigelsen bliver rent dansk, ved små anlæg end ved store, og desuden kan de sættes hurtigere i værk. Trafikministeren prioriterer nu, om hans teknikere skal bruge kræfterne på at projektere veje, der alligevel ikke i dag er et tilstrækkeligt antal biler til, og som derfor ikke skal bygges foreløbig – altså veje, som mest er fugle på taget – eller de skal projektere vejanlæg og andre anlæg, der er behov for at realisere i nær fremtid, og som forholdsvis hurtigt kan løse nogle problemer med trafiksikkerhed, fremkommelighed og miljø. Trafikministeren vil mest koncentrere arbejdet om det sidste, og det er Socialdemokratiet enig i.

Jeg håber, at det bliver muligt at sikre et højt investeringsniveau på trafikområdet i de kommende år, når vi ikke længere er bundet af finanslovaftalen med Venstre og De Konservative, vel at mærke trafikinvesteringer for hele landet, der indbyrdes er prioriteret ud fra den helt overordnede politik i regeringsgrundlaget.

På finansloven for 1993 står der 100 mio. kr. til de jyske tværveje, og så er der aftalt 100 mio. kr. yderligere i de næste 3 år, altså i alt 400 mio. kr., men anlægsloven koster en lille milliard, så der vil også i årene fremover blive behov for penge til de projekter, vi her vedtager.

I Socialdemokratiet er vi tilfredse med, at anlægslovforslaget fra trafikministeren ophæver projekteringsloven for rute 18, for de to alternative ruter C og A/B, sådan at hele det midtjyske område nord-syd-forbindelser kan vurderes igen. Så vil den kommende prioritering vise, om det er bedst nu at bygge de omfartsveje, som der i mange år har været behov for ved f.eks. Brande og Nørre Snede, eller alene at planlægge en motorvej fra Holstebro og sydpå til gennemførelse senere. Det er altså ikke et enten-eller; prioriteringen vil vise, om der skal være tale om et både-og.

Desuden er vi i Socialdemokratiet vældig tilfredse med, at den tredje strækning på rute 15, passagen af Silkeborg-Gudenåen, nu skal vurderes igen. Vi vil under ingen omstændigheder acceptere, at Folketinget på forhånd beslutter sig til bare at lovgive om det, såfremt en kendelse går imod en ophævelse af fredningen af passagen nord om Silkeborg, og det er reelt det, der står i det tidligere regeringsforslag nr. L 167, som Venstre og De Konservative har

ønsket opretholdt, men som den nye regering har taget afstand fra.

Der er et lille problem i forbindelse med vejindføringen i Århus, hvor det er nødvendigt at reducere trafikken ind ad Silkeborgvej. Det kan lade sig gøre, og jeg ved, at Århus Byråd er ved at lægge sidste hånd på et forslag til, hvordan problemerne kan løses. Jeg er derfor glad for bemærkningerne i lovforslaget om dette punkt, der giver løfte om trafikministerens imødekommenhed.

De 100 mio. kr., jeg lige nævnte, er naturligvis ikke de eneste penge til vejanlæg på finansloven for 1993. Der er derudover 730 mio. kr. til allerede besluttede og delvis igangsatte motorveje og til andre vejinvesteringer – det gælder f.eks. arbejdet med sorte pletter, omfartsveje og miljøprioriterede gennemfarter og cykelstier – hvortil kommer en god milliard kroner til drift og vedligeholdelse. I alt blev der afsat ekstra 370 mio. kr. på finanslov 1993 i kraft af den aftale, bl.a. Socialdemokratiet indgik med den daværende borgerlige regering, og altså mere, end den oprindelig havde tænkt sig.

Uden disse ekstra penge havde der ikke været en krone til at begynde på de midtjyske tværveje uanset anlægslove eller ej, og så er det ynkeligt i dag at overvære spørgsmålene fra Venstre og De Konservative om forsinkelser.

Kendetegnet for de skiftende Schlüterregninger er, at der løbende er sket reduktioner i anlægsomfanget, således at anlægsaktiviteten slet ikke har stået mål med ambitionsniveauet i lovgivningen eller behovet for f.eks. trafiksikkerhedsmæssige indsatser. De borgerlige trafikministre har mere været optaget af at lave planer og give løfter end af at realisere planerne og imødekomme løfterne; der har ikke været en tilstrækkelig økonomisk vilje.

Nu har vi endelig en regering, som har vilje til at skabe sammenhæng mellem anlægslove og anlægsinvesteringer. Det giver større klarhed og gennemskuelighed, og det er ikke mindst hensynfuldt over for de borgere, som bliver udsat for at få deres ejendom eksproprieret eller deres baghave gennemskåret af et vejanlæg eller en ny jernbane. Der bliver altså nu lavet en samlet trafikplan for de fremtidige investeringer i alle transportformerne. Det er næsten en imødekomelse af Socialistisk Folkepartis forslag, nr. B 57, som vi jo også har til

[**Sonja Mikkelsen**]

behandling, om at stille de fremsatte motorvejsplaner i bero.

Tankegangen bag SF's forslag er helt på linje med tankegangen bag regeringsgrundlaget; der er faktisk kun den forskel, at regeringen står ved, hvad der tidligere er truffet beslutning om at sætte i gang. Herefter vil alle andre mulige vejprojekter indgå i den samlede trafikplanlægning, sådan som syv partier i Folketinget vedtog det den 5. november sidste år.

Jeg skal altså på Socialdemokratiets vegne anbefale vedtagelsen af lovforslag nr. L 180 og som en konsekvens heraf afvise lovforslag nr. L 167 og forslag til folketingsbeslutning nr. B 57, som jeg i øvrigt håber at SF på denne baggrund vil trække tilbage.

(Kort bemærkning).

Kent Kirk (KF):

Det var en meget interessant tale, fru Sonja Mikkelsen holdt, for den er ikke i overensstemmelse med de udtalelser, der er kommet fra statsministeren for nylig i Ikast, for jeg forstod på fru Sonja Mikkelsen, at Socialdemokratiet nu alene vil vurdere behovet for en sydgående motorvej fra Holstebro-Herning-området.

Så må jeg sige til fru Sonja Mikkelsen, at hvis man skal sammenligne det, den borgerlige regering har investeret i infrastrukturen i de sidste 10 år, med, hvad tidligere socialdemokratiske regeringer har investeret, er jeg helt sikker på, at den borgerlige regering vil være langt foran Socialdemokratiet.

Må jeg så sige til den assisterende trafikminister, hr. Bilgrav-Nielsen, at det er fuldstændig urimeligt at prøve på at drive en kile ind mellem de konservative folketingsmedlemmer og for den sags skyld også Venstres folketingsmedlemmer. Det, vi er enige om, er, at der er et behov for en sydgående motorvej fra Holstebro-Herning-området og ned mod grænsen. Vi er også udmærket klar over, at der kan være uenighed om, hvilke linjeføringer der skal være, men vi er så demokratisk indstillede, og vi vil gøre så meget for det danske erhvervsliv, at vi vil have afklaret sagen. Derfor siger vi: Lad os få lovforslagene frem! Lad os få lavet en projekteringslov og derefter en anlægslov! Når vi skal stemme endeligt om det, må vi selvfølgelig have afklaret tingene på demokratisk vis.

Det synes jeg er en helt anden holdning end den, som Det Radikale Venstre normalt giver udtryk for i de trafikpolitiske anliggender, for den går mest ud på at forhindre, at der gennemføres noget her i landet.

(Kort bemærkning).

Flemming Hansen (KF):

Jeg forstod på fru Sonja Mikkelsen, at skibe som et alternativ nu også skal til at indgå i debatten om motorvejstrafikken i Danmark, og det er jo også interessant, hvis man ser på Århus-Vejle, men i hvert fald ikke for Århus-Herning.

Så vil jeg godt sige til trafikmatadoren eller rødkløvermatadoren, den iltre hr. Bilgrav-Nielsen, der forsøger at skabe uenighed mellem de konservative folketingsmedlemmer om motorvejsføringen, at det jo ikke er det, vi diskuterer her. Jeg stillede et klart spørgsmål til trafikministeren om, hvorvidt det var en fortællelse, at ministeren sagde Herning-Kolding-området, hvor jeg forstod, at ministeren mente Herning-Trekantområdet, og det venter jeg et svar på. Hr. Bilgrav-Nielsens forsøg på at skabe uenighed mellem os i den konservative folketingsgruppe var ikke vellykket, men den skal nok komme, når vi skal diskutere linjeføring.

(Kort bemærkning).

Gammelgaard (KF):

Det er helt afgørende, at der nu sker en fremrykning af offentlige anlægsinvesteringer til gavn for beskæftigelsen, og det er jo det, det handler om.

Vi er tilhængere af fremrykning, og det har vi kunnet forstå på statsministeren at den nye regering også var, men når regeringen fremsætter et lovforslag som det, der er til behandling i dag, hvor man simpelt hen bare udtager motorvejen mellem Holstebro-Herning og Trekantområdet og hovedparten af motorvejen mellem Århus og Herning, er der jo ikke tale om fremrykning, men om forsinkelse.

Fru Sonja Mikkelsen sagde, at der ikke var penge til at sætte mere i værk end det, regeringen har foreslået i sit ynkelige, stærkt beskårne lovforslag. Det forstår jeg overhovedet ikke, for statsministeren sagde i sin åbningsredegørelse til Folketinget, at det var regeringens mål, at vi i de næste 3-5 år fremrykkede investeringer

[Gammelgaard]

ger i infrastruktur i størrelsesordenen 10-15 mia. kr. Hvis man har så mange penge, hvorfor udsætter man så disse investeringer?

Så skal jeg endelig spørge fru Sonja Mikkelsen, om fru Sonja Mikkelsen synes, det er en god idé, at hovedparten – det er ca. 50 km – af den planlagte motorvejsstrækning mellem Århus og Herning er udskudt indtil videre. Tidligere trafikminister Ikasts forslag havde dette stykke med, men det har den nye regerings ikke; jeg tror ikke, at borgmesteren i fru Sonja Mikkelsens hjemby, Thorkild Simonsen, er særlig begejstret for at se, at 50 km af de 85 km nu pludselig er væk.

(Kort bemærkning).

Kirkegaard (KF):

Jeg har to spørgsmål til fru Sonja Mikkelsen, som et par gange brugte formuleringen »på Socialdemokratiets vegne«. Jeg vil godt spørge, om det er alle medlemmer i den socialdemokratiske folketingsgruppe, der deler fru Sonja Mikkelsens begejstring for, at projekteringsforslaget om vefjeringen fra Holstebro-Herning til Trekantområdet bliver lagt på is. Det svarer i hvert fald ikke til det indtryk, jeg fik, da jeg deltog i en radioudsendelse i Radio Midt-Vest forleden aften.

Det andet spørgsmål: Vi fik nu afklaret i spørgetiden, at det løfte, som statsministeren gav i Ikast om et forslag til efteråret om en motorvejsforbindelse mellem Holstebro-Herning og Trekantområdet, ikke var på regeringens vegne. Er det på Socialdemokratiets vegne? Er fru Sonja Mikkelsen enig i det løfte, som statsministeren gav i Ikast?

(Kort bemærkning).

Anne Birgitte Lundholt (KF):

Også jeg undrede mig over tonen i fru Sonja Mikkelsens indlæg. For det første kan jeg forstå, at fru Sonja Mikkelsen bestemt er af den opfattelse, at det ikke er med K og V, man skal indgå finanslovaftale. Jeg vil da gerne høre, om fru Sonja Mikkelsens øvrige samspillere i den regering, fru Sonja Mikkelsen bakker op, er enige i det.

Jeg vil også spørge, om fru Sonja Mikkelsen med sine bemærkninger om, at det var ganske positivt, at disse lovforslag om bl.a. de sydgående motorveje oppe fra det midtjyske område

var lagt i mølpose, fordi det var fornuftigt og alt muligt andet, føler sig i overensstemmelse med formanden for Socialdemokratiet og med den regering, som jeg går ud fra at fru Sonja Mikkelsen bakker op.

(Kort bemærkning).

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Det er uhyre interessant at høre denne ordkrig. Man kan så spørge: Hvornår skal denne strækning fra Holstebro til Trekantområdet være færdig? Hvilken dato har man sat på? Hvornår er pengene der? Jeg mener både personligt og på Kristeligt Folkepartis vegne, at der er brug for denne motorvej, men at man kan diskutere, om det skal være C- eller H-løsningen.

Jeg mener overhovedet ikke, at den undersøgelse, vi nu sætter i gang, forsinker noget som helst. Jeg synes, det er godt at få en overordnet plan, og jeg håber, at både De Konservative og Venstre er med i de kommende forlig om vejene, lige så vel som jeg under den tidligere regering altid ønskede, at Socialdemokratiet var med; det er godt at have et stort flertal bag store projekter.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil da gerne først takke fru Sonja Mikkelsen for et godt indlæg. Det dækker fuldt ud, hvad jeg som ordfører for Det Radikale Venstre havde tænkt mig at sige senere i debatten. Jeg kan derfor nu koncentrere mig om andre opgaver, nemlig at forsøge at finde ud af, hvad det er, der foregår til højre i folketingssalen.

Vi hører og ser igen og igen en stribe konservative medlemmer stå op og harcelere over, at man ikke får en projekteringslov for en motorvej nord-syd i Jylland. Jeg spørger Det Konservative Folkeparti: Hvad er det for en motorvej, man går ind for? Jeg kunne begynde med hr. Kent Kirk og ende med hr. Flemming Hansen. Man må undskylde mig, at jeg afkræver et sådant forenklet og let svar, men det er vigtigt for den fortsatte debat og især, hvis man skal lodde sagligheden eller mangelen på samme i hele den fremføring, som Det Konservative Folkeparti har stået for igennem de sidste to uger.

[Bilgrav-Nielsen]

Jeg vil også godt spørge Venstres medlemmer af Folketinget – dem, der måtte være til stede; hr. Anders Mølgaard har vist sig tidligere og er måske ude i kulissen – hvor de synes, at motorvejen skal gå. Det drejer sig altså om at få afklaret: Står de to partier, der genfremsetter det gamle regeringsforslag, bag det? Vel gør de ej! Lad os få det frem på bordet!

Så vil jeg godt spørge hr. Flemming Hansen, der især har ført sig frem om H-linjen, og for så vidt også hr. Kirkegaard: Når man nu genfremsetter hr. Ikasts tumultforslag – vil jeg kalde det – er man så lige åben over for, om en nord-syd-gående vej bliver en motorvej eller en motortrafikvej? Jeg henviser til forslaget § 4.

Aagaard (KF):

Jeg kan lige indledningsvis sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at begge de daværende regeringspartier stod bag den daværende trafikministers forslag, som vi i dag har til behandling; det skal der ikke herske et sekunds tvivl om.

Det spørgsmål, jeg gerne vil stille til fru Sonja Mikkelsen, lyder: Hvor ser fru Sonja Mikkelsen logikken i forslaget om A 15? Når man planlægger en hovedvejsstrækning, er der nogle afgørende kriterier, f.eks. de erhvervs-mæssige, de trafikbelastningsmæssige og ikke mindst de sikkerhedsmæssige.

Trafikuheldene på strækningen mellem Århus og Herning sker især på den strækning, der nu er taget ud af lovforslaget; jeg minder om strækningen over Hørbylund Bakker, om ulykkerne på Ringvejen i Silkeborg. Jeg mener, at der nu foreligger tilstrækkeligt med undersøgelser og besigtigelser og miljøeksperters og landskabsarkitekters vurderinger, som i fuldt omfang dokumenterer, at det ikke er flere undersøgelser, der er behov for – nu er det handling.

Hvorfor tør Socialdemokratiet og den nuværende regering ikke overdrage beslutningen til Folketinget og lægge forslaget om den motorvej mellem Århus og Herning, som man er enig om skal bygges, frem til Folketingets afgørelse og dermed fjerne usikkerheden for en række af vore borgere på denne strækning?

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Jeg synes, at det var særdeles relevante

spørgsmål, fru Inger Stilling Pedersen stillede. Hvornår skulle den vej fra Holstebro til Kolding egentlig have været bygget, og hvornår skulle den være færdig? Er der sat tidspunkt på det, og har den tidligere borgerlige regering antydnet, hvornår pengene skulle være til rådighed til denne vej? Nej! Som jeg også sagde i mit første indlæg, er der tale om, at man ønsker at lave anlægslove og at udstede løfter, men man havde sådan set ingen aktuelle planer om at opfylde disse løfter.

Så skal jeg svare hr. Gammelgaard på det med fremrykningen, og det bliver jo i forlængelse af det, jeg netop har sagt. I 1993-finansloven fik vi afsat 370 mio. kr. ekstra til anlægsinvesteringer, men det var ikke noget, som den borgerlige regering havde tænkt sig. Af dem er de 100 mio. kr. reserveret til de midtjyske tværveje i år, og det er en decideret fremrykning. Havde vi ikke fået det ind i finansloven, havde der ikke været én krone til de midtjyske tværveje i 1993 og for så vidt heller ikke i de kommende år, hvis det havde stået til den tidligere borgerlige regering.

Derfor er der selvfølgelig tale om en fremrykning fra vores side, og når vi skal have en ny finanslov for 1994, er det Socialdemokratiets opfattelse, at der skal ske en yderligere prioritering af anlægsinvesteringer, men på en sådan måde, at det er i overensstemmelse med den samlede prioritering af veje, jernbaner og havne, som trafikministeren her har sagt at vi vil få.

Jeg kan sige til både fru Anne Birgitte Lundholt og hr. Kirkegaard, at der er fuld opbakning i den socialdemokratiske folketingsgruppe bag det, jeg her på Socialdemokratiets vegne har givet udtryk for.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg har tit funderet over, hvorfor der er så mange især borgerlige politikere og i dag særlig i Det Konservative Folkeparti, der godt vil have motorveje, og jeg vil derfor godt bede om et eller andet, der beviser, at veje giver vækst. Jeg har siddet i Trafikudvalget igennem 10 år, og jeg har endnu aldrig set det dokumenteret, men jeg har hørt det adskillige gange.

Jeg kan sige, at væksten i Jylland er sket uden motorveje, og at Kalundborg, der i 10 år har haft en firesporet motorvej, har en arbejds-

[Tommy Dinesen]

løshed på 20 pct. Der er ikke nogen biler på den, men den har i hvert fald givet beskæftigelse.

Så var hr. Aagaard inde på sikkerheden. Ifølge Vejdirektoratet var der i 1986 772 dødsfald på de danske veje. I 1992 var der 575, altså en væsentlig nedgang. Når nedgangen ikke er større, har det ikke noget med motorveje eller motortrafikveje at gøre, men med, at kommunerne ikke investerer nok i sikkerhed på vejene.

Jeg beder altså om et svar på, hvorfor man vil anlægge motorveje, man kan køre endnu stærkere på og få endnu flere trafikdræbt på, når det nu er gået den vej, at der dør 200 færre på vejene, for alle, i hvert fald de trafikpolitiske ordførere, ved, at højere hastighed giver flere dødsfald.

(Kort bemærkning).

Anne Birgitte Lundholt (KF):

Hr. Bilgrav-Nielsen spurgte, hvad det var for en vej.

Vi er fuldt tilfredse, hvis vi blot får den motorvej, som statsministeren for to dage siden lovede det midt- og vestjyske område.

Fru Sonja Mikkelsen sagde, at der overhovedet ikke var nogen tidsplaner for de veje, som man altså nu prøvede at stoppe behandlingen af. Så er det da meget besynderligt, at fru Sonja Mikkelsen erklærer sig fuldt ud enig med statsministeren, for så siger fru Sonja Mikkelsen jo, at statsministeren stort set har stået og sagt noget sludder. Man kan jo ikke sige, at noget ikke vil blive en time forsinket, når der ikke eksisterer et tidspunkt for det, så den oplysning, fru Sonja Mikkelsen her kom med, er yderst interessant. Nu baserede den sig sådan set også på, at fru Sonja Mikkelsen forventede, at den daværende regering egentlig ikke ønskede at gennemføre dette forslag, men jeg håber, at debatten i dag har overbevist fru Sonja Mikkelsen om noget andet.

Den fg. formand (Helge Sander):

Da vi nu har haft 18 korte bemærkninger, vil jeg i respekt for de ordførere, som også gerne skulle have ordet i dag, sige, at vi lukker for korte bemærkninger. Der er endnu 5.

(Kort bemærkning).

Kent Kirk (KF):

Hr. Bilgrav-Nielsen gør det med sine provokerende udtalelser fra Folketingets talerstol nødvendigt at gøre de korte bemærkninger, og derfor er vi nødt til at sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at det, vi reelt frygter, er, at det er lykkedes for Det Radikale Venstre med hr. Bilgrav-Nielsen i spidsen at forhindre det kommende motorvejsbyggeri. Jeg synes også, at jeg i dag er blevet yderligere bekræftet heri ved at høre på den socialdemokratiske ordfører, fru Sonja Mikkelsen, der nu taler om, at man skal i gang med at vurdere behovet for den sydgående motorvej fra Holstebro og ned til Trekantområdet.

Vi har tidligere set, at når Det Radikale Venstre først har fået planerne af bordet og man skal i gang med at vurdere behovet, er det meget ofte lykkedes for hr. Bilgrav-Nielsen at forhindre, at der er kommet nye planer på bordet, og det vil gå ud over hele det vestjyske område. Derfor er det så vigtigt, at vi nu holder fast på, at der skal komme en projekteringslov og en anlægslov, og så må Folketingets flertal på det tidspunkt, hvor de er vedtaget, tage stilling til den endelige linjeføring. Det er afgørende vigtigt, hvis vi skal sikre en videreudvikling af det vestjyske område.

Jeg hørte også fru Sonja Mikkelsen sige, at i den helhedsplan, man skal arbejde på, skal man se på, om det er veje, skibe eller jernbaner, man skal investere i. Jamen vi frygter reelt for, at det vil ende med, at Socialdemokratiet sammen med Det Radikale Venstre i stedet for at ville investere i motorveje ender med at ville investere i jernbaner, og det vil være deres svar på den fremtidige trafikløsning, men det tror vi ikke gavner det vestjyske område.

(Kort bemærkning).

Kirkegaard (KF):

Jeg bemærkede, at fru Sonja Mikkelsen ikke bekræftede statsministerens løfter i Ikast. Jeg kan hermed konstatere, at statsministeren så ikke udtalte sig som statsminister, og det kan jeg sige på baggrund af trafikministerens svar. Jeg kan forstå af fru Sonja Mikkelsens udtalelser her, at han heller ikke udtalte sig som Socialdemokratiets formand; han må altså udelukkende have udtalt sig som lokal folketingskandidat i Herning-Ikast-kredsen, og det er vistnok den skinbarlige sandhed om det.

[Kirkegaard]

Hr. Bilgrav-Nielsen forsøger at være morsom, fordi der er forskellige opfattelser i amter og kommuner og i to folketingsgrupper om en bestemt linieføring vedrørende motorvejsforbindelsen. Hr. Bilgrav-Nielsen plejer at være en forsigtig mand, og hr. Bilgrav-Nielsen burde være mere varsom med den slags udtalelser, når man tænker på, hvilke vildt modstridende opfattelser der er kommet fra medlemmerne af regeringspartierne folketingsgrupper om denne sag. Er hr. Bilgrav-Nielsen f.eks. enig i statsministerens løfte i Ikast?

Den fg. formand (Helge Sander):

Og det får hr. Bilgrav-Nielsen mulighed for at svare på nu. Der er en kort bemærkning til rådighed.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg har ingen problemer med statsministerens udtalelser. Når statsministeren udtaler, at der ikke bliver nogen forsinkelse, synes jeg, at det er en klog udtalelse.

I øvrigt kunne man spørge: Forsinkelse i forhold til hvad? Nemlig den forrige regerings fuldstændig ubeslutsomme holdning med hensyn til, hvornår der skulle gennemføres noget. Det afgørende er nu – og det får jeg ikke svar på, kan jeg forstå, fordi uenigheden fortsat består: Hvad er det for en linieføring, man taler så varmt for? Er det C-løsningen, eller er det H-løsningen?

Nu siger hr. Aagaard, at det skal jeg ikke interessere mig så meget for, og det siger hr. Kent Kirk også indirekte, men hr. Kent Kirk fastslår jo, at det er det vestjyske område, det drejer sig om. Jamen så er det jo H-løsningen, hr. Kent Kirk går ind for. Er det også H-løsningen, hr. Flemming Hansen nu går ind for? Jeg vil gerne spørge hr. Flemming Hansen: Kan hr. Flemming Hansen tilslutte sig hr. Kent Kirks forslag om, at det er H-løsningen, der skal gennemføres? Jeg synes, at vi med rimelighed kunne stille det spørgsmål for at få afklaret, om det, som man betragter som det væsentligste modstykke til den nuværende regerings lovforslag, der er til behandling i dag, er lovforslag nr. L 167, og dér er det helt åbent, hvad det skal være for en linieføring. Det er oven i købet åbent, om det skal være et motorvejsforslag, men det er jo en behagelig mulig-

hed for de to partier at have denne åbning, når de i virkeligheden er bunduenige.

I øvrigt var det meget tilfredsstillende at høre den socialdemokratiske ordfører fastslå – hvilket er korrekt og sandt – at der er udsigt til flere investeringer i vejsektoren samlet fra 1994 og frem, end den forrige regering nogen sinde havde drømt om – den forrige regering, der i øvrigt ikke forsømmer nogen lejlighed til at påstå, at den nuværende regering er mere ødsel med de offentlige udgifter end den forrige! Her kræver man endnu flere penge, forstår jeg.

Nej, det er de borgerlige partier, der har skabt usikkerheden, og den ønsker de at fastholde med det lovforslag, de har fremsat, hvoraf det fremgår, at man ikke engang kan beslutte sig for, om det skal være en C-løsning eller en H-løsning, og om det skal være motorvej eller motortrafikvej.

Og så ved hr. Kent Kirk godt, at Det Radikale Venstre har deltaget i stort set alle beslutninger om vejanlæg her i landet, herunder også Kolding-Esbjerg.

Den fg. formand (Helge Sander):

Jeg bliver nødt til at sige, at taletiden er langt overskredet. Hr. Bilgrav-Nielsen kommer til som ordfører senere på dagen.

(Kort bemærkning).

Gammelgaard (KF):

Jeg vil gerne sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at det afgørende er, at der sker en fremrykning af disse motorvejsbyggerier. Vi er enige med statsministeren i, at det er nødvendigt, både fordi der er behov for dem og af beskæftigelsesmæssige årsager.

Linieføringen tager Folketinget jo stilling til, når det pågældende lovforslag fremsættes i Folketinget, således at vi kan stemme om det. Så afgør flertallet i Folketinget det spørgsmål. Det afgørende er, at vi får fremrykket anlægget af disse motorveje, men når regeringen slet ikke vil fremsætte lovforslaget, men udtager motorvejsstrækningen Holstebro-Herning-Trekantområdet, kan Folketinget jo ikke komme til at tage stilling til linieføringen, og dermed kan motorvejen heller ikke blive anlagt foreløbig. Det er det, det handler om. Der sker en forsinkelse.

Jeg henviser igen til statsministerens udtalelser om, at der er penge nok til rådighed til det-

[Gammelgaard]

te her. Men hvorfor får vi så ikke et lovforslag fra regeringens side om en motorvej mellem Århus og Herning fuldt gennemført og om motorvejen mellem Holstebro, Herning og Trekantområdet?

Så vil jeg i øvrigt spørge fru Sonja Mikkelsen endnu en gang: Er fru Sonja Mikkelsen tilfreds med, at hovedparten – ca. 50 km af den planlagte motorvejsstrækning Århus-Herning – ikke skal anlægges indtil videre? Den er udtaget af den nye regerings forslag. Den var med i KV-regeringens forslag.

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Indledningsvis lige et kort svar til hr. Gammelgaard. Ja, i Socialdemokratiet er vi godt tilfredse med, at denne strækning er taget ud til nærmere vurdering. Vi var ikke tilfredse med den måde, man fra den tidligere regerings side havde lagt den beslutning an på, nemlig således, at hvis en fredningskendelse ville gå anlægget imod, ville man bare gennemtrumfe projektet her i Folketinget. Det er det, der står i bemærkningerne til lovforslag nr. L 167, og det var vi absolut ikke tilfredse med; så derfor er vi meget tilfredse med det forslag, der nu foreligger.

Så vil jeg gerne spørge de konservative ordførere på trafikområdet – som vi jo har fået en del af her i dag – hvorfor man er så bange for, at vi vil vurdere behovet for en sådan nord-sydgående vej i Jylland. Hvis det er så rigtigt, at der er et stort behov for den, er der ingen tvivl om, at den også vil blive bygget, for så vil den nærmere vurdering jo vise, at behovet er der, og så vil den indgå i den prioritering, som vi her har talt om. Derfor kan jeg ikke forstå, at man er så bange for at få foretaget en nærmere vurdering.

Så vil jeg også gerne spørge: Er man sikker på, at de medlemmer af de konservative grupper, som kommer fra andre steder i landet, vil være tilfredse med, at man lukkede øjnene og sagde: Der er nok et behov, og så laver vi den vej – hvis det så bagefter viser sig, at der måske ikke var så stort et behov, som man gik og troede eller påstod, og at andre opgaver andre steder så til gengæld var blevet nedprioriteret? For der er selvfølgelig grænser for, hvor store anlægsarbejder man kan sætte i værk på én gang. Er det sådan, at man i både Venstres

og De Konservatives folketingsgrupper er fuldstændig indstillet på, at uanset hvordan behovet ser ud andre steder i landet, skal der gives første prioritet til f.eks. en vej fra Horsens til Koldingområdet, som der lægges op til i lovforslag nr. L 167? Det er jeg ikke helt sikker på.

Ikast (KF):

Vi har i dag fået forelagt tre forslag, som alle bygger på den besigtigelse, som Trafikudvalget var på i Jylland den 19. og 20. marts 1992, og hvor alle relevante resultater blev forelagt for udvalget. Der er alle Vejdirektoratets beregninger, der er alle høringsresultaterne fra amterne og kommunerne, der er hele proceduren for netop de jyske motorveje. Det var samtalerne med borgmestrene, det var samtaler med byrådene, med amtsrådene, der var grundlaget for det lovforslag, som jeg fremsatte.

Vi har nu tre forslag. Jeg vil gerne med det samme sige, at jeg ikke kan støtte SF's forslag. Det er ganske urealistisk. Jeg vil sige det på den måde, at vi har tre forslag: Et, der går fuldstændig imod motorveje. Et, der er fremsat af Venstre og De Konservative, og som udbygger det, vi egentlig blev enige om på den omtalte besigtigelsestur, vi var på i Jylland. Og så har vi den skrabede løsning, som er regeringens.

Hvis vi ser de tre forslag, vil jeg udtage beslutningsforslag nr. B 57 med det samme og sige, det har ingen interesse for Det Konservative Folkeparti. Med hensyn til de to øvrige forslag er vi enige om motorvejens, eller rettere sagt motortrafikvejens føring fra Århus, Viborg, Skive og Thisted. Vi er enige om arbejderne, der er i gang oppe omkring Thisted, og vi er enige om Rødkærsbro. Med hensyn til den næste strækning, det er Århus-Herning, vil jeg nu nødig være hr. Bilgrav-Nielsen, der går herop og taler om uenighed mellem Venstre og De Konservative. For hvem var det, der stod frem og sagde om regeringsdannelsesgrundlaget – sådan stod der i hvert fald i avisen: Der må ikke bygges motorveje over Gudenådalen? Det mener jeg stadig væk var hr. Bilgrav-Nielsen, der henholdsvis i Politiken og senere andre steder trak det frem.

Jeg synes, at Venstres og De Konservatives forslag her er betydelig mere miljøvenligt. Vi vil nemlig ikke, som fru Sonja Mikkelsen siger, gennemtrumfe det i Folketinget. Der står ud-

[Ikast]

trykkeligt, at vi vil gennemføre en normal fredningsprocedure, og hvis den ikke giver ret til at gennemføre motorvejen, skal forslaget på ny forelægges Folketinget. Det er noget helt andet end det, fru Sonja Mikkelsen sagde. Vi vil så nemlig enten opgive eller finde en anden løsning. Det er det, der mangler i regeringens nye udspil her. Der er jo ingen perspektiver i det. Nu begynder man at bygge fra hver sin side, men man gør intet ved midterområdet. Det materiale med skitser, tegninger, fotografier m.v. – det største fredningsarbejde, jeg har set udført for en motorvej – som Vejdirektoratet har lavet i forbindelse med vores besigtigelse, underkender man totalt, fordi to radikale i regeringen ikke vil være med til at gennemføre dette her. Så hr. Bilgrav-Nielsen skal ikke tale om en splittelse i den borgerlige lejr.

Ellers vil jeg sige: Det er trafikikkerheds-mæssigt farligt at starte med en motorvej i hver ende, og så have mange kilometer, hvor man glider ind igennem Silkeborg by, eller hvor man nu ellers vil finde en løsning.

Men jeg kan forstå, det ikke bare er hr. Bilgrav-Nielsen, det er også Kristeligt Folkepartis trafikudvalg, Chr. Sloth, der siger, at der overhovedet ikke skal bygges motorvej. Nu begynder sygdommen altså at brede sig i denne regering. Jeg mener, at Chr. Sloth er fra Kristeligt Folkepartis Ungdom. Jeg håber så ikke, han tegner partiet, som han hidindtil har gjort, for han er på nøjagtig samme linje, som Radikal Ungdom og hr. Bilgrav-Nielsen har været indtil nu: Man må ikke røre ved Gudenådal.

Jeg kan ikke se, at Gudenådal er noget særligt. Gudenådal og hele Silkeborgområdet har en stor skønhedsværdi; hvorfor skal folk ikke have lov at komme ud og se det? Vi har netop fundet et sted i Gudenådal, hvor vi har flyttet vejen 100 m, 50 m tilbage og 2 km til den anden side – alt er forsøgt, og vi har fundet et sted, hvor hverken dyr eller natur tager nogen som helst skade. Andet er en rent sekterisk bedømmelse. De, der siger det, har aldrig været ude at se området. Alle, også de lokale – der var borgmestre, byrådsmedlemmer, formænd for tekniske udvalg – tilrådede os at gå ind i området dér og var enige om det. Den indstilling tror jeg vi alle mødte under denne tur. Dermed er der dog begyndt, og det er ikke blevet, som hr. Bilgrav-Nielsen oprindeligt lagde ud med: at der ikke skulle bygges

én meter motorvej mere her i Danmark. Regeringen er dog kommet længere frem.

Hvad angår forholdet imellem motortrafikveje og motorveje mellem Herning og Trekantområdet, så kender hr. Bilgrav-Nielsen det udmærket godt. Han har siddet så mange år i Trafikudvalget, at han udmærket ved, at man i en projekteringslov altid benytter terminologien motortrafikvej/motorvej. Det har vi gjort i de lovforslag, der er fremsat gennem de sidste 8 år, hr. Bilgrav-Nielsen, prøv at kigge efter! Det skal forstås på den måde, at man starter med en motortrafikvej med ekspropriationerne og klargøringen, indtil trafikallet er der, hvis prognoserne taler for det. Derfor vil enhver projekteringslov, der bliver fremsat, være således, at der er mulighed for begge dele, også for en udbygning til en motorvej, den dag trafikken er der.

Jeg synes, det er beklageligt, at den nye regering spiller ud med at fjerne alle tre projekteringslove fra udvalget. Jeg har hørt alle de kønne ord om, at nu skal det være pr. jernbane, og nu skal det være pr. skib. Jamen jeg har selv skrevet hele det oplæg, der skal arbejdes med under det danske formandskab i EF i den kommende periode. Det har jo intet med denne sag at gøre. Det er et spørgsmål, om man vil prioritere Midtjylland med Billundområdet, Herningområdet og turistområderne i vest, eller om man vil sige: Vi skal stadig væk kun have én motorvejsforbindelse på østkysten og så eventuelt en skråvej over. Lad os da få den undersøgelse! Man må jo være nervøs i den nuværende regering, når man ikke tør lade en sådan undersøgelse være fri og åben i dette Folketing, lade Vejdirektoratet arbejde videre, lade amter og kommuner arbejde videre med det, så vi kan foretage de høringsprocedurer, som nu engang hører med til en projekteringslov.

Jeg vil fortsat fastholde, at det lovforslag, der er fremsat af Venstre og De Konservative, er betydelig bedre end det, regeringen har fremsat.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Hr. Ikast kom til at sige, at på besigtigelsesturen »blev vi enige om«. Der var ikke nogen diskussioner om, hvorledes man skulle beslutte sig endeligt på den besigtigelsestur. Jeg var i

[Bilgrav-Nielsen]

øvrigt i særdeles godt selskab på hele turen, idet jeg havde et kvindeligt konservativt folketingsmedlem som sidekammerat, og vi førte mange interessante samtaler om, hvor langt der egentlig var mellem bilerne derovre i det jyske i forhold til, hvad vi oplever på en del vejstrækninger her i det sjællandske, især i nærheden af Københavnsområdet. Men lad nu det ligge!

Det, som hr. Ikast siger om Gudenåen, er jo næsten ikke til at bære: Nu er det Gudenåens storslåede naturværdier, der lige præcis giver den stærkeste anbefaling af, at der skal gå en motorvej dér, for det er dog synd for bilisterne, at de ikke skal opleve dette storslåede naturområde. Se, sådan er det måske i glimt, at vi ser forskellene, hører forskellene, mærker forskellene i holdninger til det begreb, der har med naturværdier at gøre.

Det får mig til at sige, at jeg er utrolig glad for i dag at konstatere, at det regeringsgrundlag, der blev formuleret, er helt, helt epokegørende. For for første gang er det, som fru Sonja Mikkelsen har beskrevet det, klart og tydeligt nedfældet: at vi ikke bare kan blive ved med at knalde den ene motorvej ud efter den anden og så tro, at vi løser problemer. Vi er derhenne, hvor vi skaber endnu flere problemer, end vi løser.

Til hr. Ikast som konservativ ordfører må jeg sige, at vi sætter vores lid til, at det transportråd, som blev nedsat på radikal foranledning, og som har en tidligere konservativ minister som formand, nemlig hr. Niels Wilhjelm, vil vise andre veje til løsning af vore trafikproblemer end dem, der er traditionelt konservative, og som hr. Ikast stadig står fast på.

(Kort bemærkning).

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Jeg må sige til hr. Ikast, at selvfølgelig har vi i Kristeligt Folkeparti nogle medlemmer, som har meget forskellige opfattelser. Gruppen har sin opfattelse, og vi tegner partiet herinde. Jeg har min opfattelse, som jeg giver udtryk for, og jeg mener også, at jeg i den regering, vi er medlemmer i, fortsat kan arbejde for de synspunkter, som vi står for.

Når vi f.eks. siger, at det er helt i orden, at man laver en undersøgelse, mener jeg, at alle, også De Konservative og Venstre, burde kunne se, at det sker der da ikke noget ved. Der er jo tid nok til at lave den.

Jeg kunne egentlig godt tænke mig, at hr. Ikast ville fortælle mig, hvornår hr. Ikast havde forventet og planlagt at denne vej skulle være klar til åbning, for det kunne jo være, at denne regering også efter den undersøgelse, der nu er, og hvis man kan blive enige om det – det håber vi så at De Konservative og Venstre vil bakke op – at vejen kan være færdig til den planlagte tid. Hvad sker der ved, at man udsætter det?

Nu ved hr. Ikast godt, at jeg personlig ikke var tilfreds med H-løsningen. Der er så andre i Kristeligt Folkeparti, der er meget tilfredse med H-løsningen. Jeg mener, vi overhovedet ikke er færdig med at diskutere, om det skal være den ene eller den anden løsning. Man kunne vedtage en lov og så sige, at man bagefter kunne finde ud af, om man ville have den ene eller den anden løsning. Hvor mange penge vil man spille på det, når man i forvejen ikke er klar over, hvad man vil? Jeg synes, dette er – som jeg sagde før – en ordkrig og ikke spor andet. Der udsættes intet som helst. Det, vi skal nå, skal vi nok nå, og så forventer vi selvfølgelig også, at De Konservative og Venstre er med i kommende projekter.

Man kan da udmærket godt begynde omkring Århus-Herning. Vi skal nok få lavet det stykke vej, og der er tid til at tale med beboerne og få løst problemerne omkring det.

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Hr. Ikast talte så varmt for, at den nye regering skulle have ladet projekteringsloven stå for rute C og rute A/B på den nord-syd-gående motortrafikvej og så have, hvad skal man sige, sammenlignet det med en H-løsning. Men måske har hr. Ikast ikke læst sit eget lovforslag, da han selv var trafikminister, for af det fremgår det jo, at man ville stryge og stoppe arbejdet med at vurdere rute C-muligheden og rute A/B-muligheden, og så ville man alene koncentrere sig om H-linien til trods for, at f.eks. Vejdirektoratet havde peget på rute C som den, der var mest trafikøkonomi i, og det kan jo undre. Så der er al mulig grund til, at den nye regering sætter spørgsmålstegn ved det grundlag, der på nuværende tidspunkt ligger for beslutninger på dette område.

Så har jeg bemærket, at da jeg spurgte efter lidt dokumentation for behovet på det område,

[Sonja Mikkelsen]

som vi nu taler om, og som så mange konservative har deltaget så heftigt i diskussionen om, lod De Konservative hr. Ikast alene tilbage i salen, og det var jo meget interessant.

(Kort bemærkning).

J.K. Hansen (S):

Der er tre ting, jeg gerne vil gøre hr. Ikast opmærksom på. For det første det, at hr. Ikast tager til indtægt, at man har været på en tur, på en besigtigelse, og at det så også skulle betyde, at man sådan set allerede på det tidspunkt var gået ind for, at sådan var linieføringen osv. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at den tur, som Trafikudvalget på foranledning af trafikministeren var på, var en ren besigtigelsestur, hvor vi så på forskellige projekter, uden at der fra nogen side – ikke engang fra ministerens – blev udtalt, hvad man egentlig kunne og ville gå ind for.

For det andet har jeg også bemærket, at de mange konservative trafikordførere, der var til stede her i salen for ca. 20 minutter siden, pludselig har forladt salen. Og det kunne jo være, at det var, fordi de ikke skulle rodes ind i noget om § 4 i lovforslag nr. L 167, for det har vi jo tidligere i dag fået belyst, at dér er der jo virkelig vild uenighed i den konservative folketingsgruppe. Det har man nu overladt til hr. Ikast. Det må han selv klare.

Men så må jeg også spørge – det spurgte vores ordfører, fru Sonja Mikkelsen, i øvrigt også om – om hr. Ikast nu virkelig har forstået sit eget lovforslag, som han fremsatte, da han var trafikminister. Jeg tror, der er et forståelsesproblem her, hvis hr. Ikast stadig vil fastholde, at projekteringsloven for linje C og A, og hvad de ellers hedder, stadig væk er opretholdt.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg er meget skuffet over, at hr. Bilgrav-Nielsen ikke forstår mine tanker. Han ved udmærket godt, at jeg er et stort naturmenneske, som hr. Bilgrav-Nielsen selv er, og vi, der er vant til at gå i naturen, ved godt, hvor vi ødelægger naturen, og hvor vi ikke ødelægger naturen. Og det er jo det, vi har fundet frem til. Hr. Bilgrav-Nielsen ved udmærket godt, at det er den største undersøgelse af miljøforhold, der nogen sinde, tror jeg, er lavet vedrørende

nogen som helst motorvej i Danmark. Alle har været hørt. Vi har fundet den blideste form. Det var ikke noget med, at jeg tromlede det igennem her i Folketinget med et flertal. Nej, vi følger den normale miljøprocedure, og den må give udslaget. Jeg synes, det er uhyre demokratisk.

Om selve forbindelserne, hvor hr. Bilgrav-Nielsen siger, at jeg kun interesserer mig for motorveje: Det tror jeg ikke hr. Bilgrav-Nielsen har belæg for at sige. Vi skal i morgen ud med Trafikudvalget. Så vidt jeg husker, er dobbeltsporsudviklingen i Sønderjylland til Hamburg noget af det, som jeg har stået for, og som har været en af den gamle regerings mærkesager. Det har hr. Bilgrav-Nielsen i hvert fald ikke været imod. Og at 1993 skulle være skibsfartens år og kystskibsfartens var noget, jeg fik gennemført i EF, hr. Bilgrav-Nielsen.

Til fru Inger Stilling Pedersen vil jeg sige, at jeg er da enig i, at sådan vil der i alle partier være nogle, der synes om moderen, og nogle om datteren. Og jeg kan godt forstå, at der er uenighed om vejene, og at man har et trafikudvalg, der går ind for nogle helt andre løsninger, skal jeg ikke blande mig i. Det er helt legalt demokratisk. Men jeg siger bare, at jeg er bange for, at den Bilgravske sygdom smitter. Hvad er bedst: H eller C? Jamen det er jo det, Folketinget skal afgøre.

Og til fru Sonja Mikkelsen: Når man lægger et projekteringslovforslag frem her i Folketinget, træder det altså først i kraft i det øjeblik, det er vedtaget. Vi har vedtaget C, og vi har vedtaget A/B, fru Sonja Mikkelsen – så langt er vi vel enige. Så lægger jeg noget nyt frem, der hedder H, og hvis det bliver vedtaget, falder de to andre væk. Det er da ganske naturligt.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Nu overrasker hr. Ikast mig ved at betegne sig selv som et naturmenneske. Jeg har vist lov til at sige, at det lovforslag, som hr. Ikast har fremsat, ikke vidner om, at han også er nogen naturbegavelse.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg bliver nødt til at afæske hr. Ikast svaret

[J. K. Hansen]

omkring § 4. Jeg vil da gerne have at vide, om der er fuld enighed i den konservative gruppe om, at hvis man vedtog § 4 med projektering af H-linien, så har man forladt projektering i A/B- og C-linien. Kan vi få det helt klart præciseret her?

Jeg ved ikke, om hr. Ikast skal have tid til at gå udenfor og høre hos de andre trafikordførere, som jo har forladt salen, eller om han kan klare det selv. Men lad os nu få det helt klartlagt, at hr. Ikast har smidt både A og B og C væk, og at det nu er H, det gælder.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

For det første vil jeg gerne sige: Besigtigelsesturen binder ikke nogen, hr. J.K. Hansen. Jeg nåede ikke at besvare det før. Men jeg så også presseudtalelserne i Silkeborg Avis, måske ikke lige fra hr. J.K. Hansen, men andre medlemmer, der er valgt i henholdsvis Århus og længere vestpå i Jylland, jeg så, hvad de sagde om forbindelsen Herning-Århus, hvor hurtigt den skulle gennemføres, og at det ikke kunne gå hurtigt nok.

Hr. J.K. Hansen spørger mig, hvad jeg går ind for. Jeg går ind for H-løsningen. Det har jeg ikke lagt skjul på. Men jeg lægger det frem i dette høje Folketing til afgørelse, således at A/B-, C- og H-løsningen bliver sidestillet, indtil en af dem bliver vedtaget. Bliver H-linien vedtaget, falder de andre væk. Det kan jeg ikke se der er noget forkert i. Vi plejer da ikke at bevare gamle love, når vi har antaget en ny lov. Sådan er det da trods alt i dette land. Ville man have haft, jeg skulle fremsætte et lovforslag, der gik ud på, at vi havde tre projekteringslove liggende for det samme område? Det kan man da ikke.

Så jeg er så demokratisk, at selv om vi har mange trafikpolitiske ordførere i mit parti, 7-8-9 stykker i dag, er vi så demokratiske, at hvis det går helt galt, så stemmer vi om det. Og de, der får flest stemmer, vinder.

Den fg. formand (Helge Sander):

Også her i salen hersker demokrati, men jeg vil dog antage, at fru Sonja Mikkelsen får den sidste korte bemærkning, inden vi går videre i ordførrækken.

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Jeg vil lige gøre hr. Ikast opmærksom på, at i maj 1990 var der altså ingenting i vejen med, at man kunne have to linieføringer, man kunne prøve at projektere efter: henholdsvis C-linien og A/B-linien. Og når hr. Ikast nu prøver at fremstille det, som om det skulle være et udtryk for ligestilling af de tre forslag, at der nu fremlægges et nyt forslag fra den tidligere borgerlige regerings side, der handler om, at man skal ophæve henholdsvis projektering for linie C og linie A/B til fordel for linie H, kan jeg slet ikke få øje på den ligestilling, som hr. Ikast efterlyser.

Til gengæld kan jeg få øje på ligestilling i det nye forslag, lovforslag nr. L 180, hvor man siger: Nu vasker vi tavlen ren, begynder forfra, ser på hele området og finder ud af, hvordan vi bedst løser de trafikmæssige problemer, der er der, både af hensyn til fremkommeligheden, trafikikkerheden og miljøet.

Den fg. formand (Helge Sander):

Hr. Ikast skal naturligvis have mulighed for at svare.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg er ked af, fru Sonja Mikkelsen stiller det spørgsmål til mig her, og jeg er ked af det svar, jeg skal give. Det ville være bedre, hvis fru Sonja Mikkelsen havde spurgt hr. J.K. Hansen, hvorfor det er én projekteringslov – den, der omhandler A/B og C. Det er, fordi det ligger inden for samme sektorområde. Det har man jo behandlet i Trafikudvalget, og dér har fru Sonja Mikkelsen selv været med til at sidde og behandle dette forslag under ét område. Når vi laver en projekteringslov, gælder det en sektor og ikke bare en streg. A/B og C har hele tiden været behandlet som ét forslag, fordi det er samme område, vi opererer inden for. Det har man også fra Socialdemokratiets side været med til at vedtage, dengang man vedtog projekteringsloven.

Svend Heiselberg (V):

Efter at have overværet Folketingets spørgetid og de efterfølgende mange korte bemærkninger har jeg nærmest været af den opfattelse, at statsministeren forleden aften i Ikast ikke

[Svend Heiselberg]

talte sandt, da han sagde, at der ville finde en førstebehandling sted her i dag om motorvejsplaner; men nu må jeg jo så konstatere, at vi er i gang med førstebehandlingen, selv om det har trukket lidt ud.

Jeg vil gerne sige, at Venstre i årevis har været optaget af at skabe en veludbygget infrastruktur, der ikke måtte forrykke erhvervsudviklingen væk fra de sårbareste områder. Venstre har arbejdet for en udbygning og modernisering af vores lufthavne, og i Kastrup er der brugt og skal der bruges adskillig flere millioner på en veludbygget og moderne lufthavn, så vi kan beholde trafikken og de mange arbejdspladser dér.

Det koster naturligvis mange penge. Vi har varmt engageret os i investeringer på milliardbeløb i nye og flere forskelligartede tog. Vi har været positive over for de store investeringer, der sker i den faste forbindelse over Storebælt, og vi er positivt indstillet over for og arbejder for en hurtig fast forbindelse over Øresund samt bekostelige landanlæg. Vi har været med til at anbefale forundersøgelse for en Femer Bælt-forbindelse, således at vi hurtigt vil kunne komme i gang dér.

Vi har også været positive over for og arbejdet for færdiggørelse af H-ruterne osv. Men hver gang vi har besluttet os for nye investeringer, har vi sagt, at endemålet ikke måtte blive, at man skævvrider Danmark yderligere. Slidsomt har man i Vestjylland arbejdet for en industriudvikling, og det er lykkedes, og mange arbejdspladser er heldigvis blevet skabt, for det er i de egne, man tidligere var helt afhængig af landbrug og fiskeri.

Vi ved, hvordan det står til med såvel landbrug som fiskeri. Vi ved, at landbruget kommer her til Christiansborg på fredag for at fortælle os herom. Det er derfor dobbelt vigtigt, at vi fastholder den industrielle udvikling og den stigende turistudvikling i Vestjylland. Og her er jeg så ved mit kritikpunkt vedrørende den måde, hvorpå rødkløverregeringen har taget fat på løsningen eller mangelen på løsning af udbygningen af de midt- og vestjyske veje.

Vi er forundrede over den fremgangsmåde, regeringen har valgt. Vi troede, at vi havde i det mindste en mundtlig aftale med Socialdemokratiet om linieføringen Århus-Herning. Jo, siger regeringen så, det bliver også således, bortset fra strækningen Låsby-Bording; her vil

vi undersøge eventuelle andre muligheder. Det vil sige, at mange mennesker mellem Låsby og Bording er stavnsbundne. De kan måske ikke sælge deres hus på grund af, at man ikke kender vejføringen. Jeg må forstå, at inden der kommer en løsning, må mange mennesker leve i uvished om, hvad vi beslutter os til her i Folketinget. Det finder vi er kritisabelt.

Jeg har megen forståelse for de naturskønne områder, men naturskønne områder er vel noget, der skal kunne nydes og være en fryd for øjet, og forudsætningen er, at vi kan komme i berøring med området. Det er naturligvis ikke blot forbeholdt de mennesker, der bor i området; det skal være for de tusinder af mennesker, som hver dag på forskellig vis passerer området enten i bil, på cykel eller til fods. Derfor skal man naturligvis åbne adgang, og det gøres ikke, uden at man laver broer og veje i det naturskønne område. Det er ofte forudsætningen for, at vi oplever, at det eksisterer.

Jeg erindrer en tåbelig debat, der var for ca. 30 år siden om, hvorvidt man måtte lave en vej i reservatet på strækningen Hanstholm-Klitmøller. Det var jomfruelig jord, sagde man, men fornuften sejrede jo, og i slutningen af 1960'erne kunne man køre strækningen fra Vestervig til Hanstholm på en nydeligt anlagt vej i reservatet med det pragtfulde, kuperede terræn til den ene side og Vesterhavet til den anden side. I dag nydes strækningen hver dag af tusind mennesker, både danske og udenlandske gæster, men kun fordi de kan køre igennem reservatet på en trafikikker vej.

Med hensyn til den anden strækning, som regeringen har udskudt, er jeg lige så uforstående. Jeg ved ikke, hvor mange gange hr. Bilgrav-Nielsen har givet mig gode råd om, at nu skulle vi gå ind for H-løsningen. Jeg betragtede det som venneråd, og jeg har selvfølgelig forsøgt at bibringe Venstres gruppe forståelse for, at det nok ville være rigtigt, om vi kunne enes om at gennemføre H-ruten, fordi det var en slags trafikekspertes i Det Radikale Venstre, som meget varmt gik ind for den. Men jeg forstår, at det i dag ser lidt anderledes ud. Nu vil man ikke være med til nogen ting, alt er sløjft, og vi står i den situation, at ingen ved, om man nu vil og skal. Det, vi oplever nu, er regeringens poppede dårskab med, at det grønne skal have fortrin og andet om nødvendigt må vige.

[Svend Heiselberg]

Lad mig her erindre om, hvorledes moralisten Nyrup Rasmussen, den nuværende statsminister, valgt i Herningkredsen, forud for tidligere valg hegledede den borgerlige regering ned, fordi der ikke blev bygget motorveje og motortrafikveje i Vestjylland. Hvor er hr. Nyrup Rasmussen i dag? Jo, han er parat til at medvirke til at skævvride Danmark, at fjerne arbejdspladser fra Vestjylland, sådan som det bliver en følge af manglende opfølgningsinvesteringer i Vestjylland. Jo, moral er godt, dobbeltmoral dobbelt så godt!

Jeg håber, at regeringen vil trække sit forslag tilbage og genfremsætte lovforslag nr. L 167, dvs. den tidligere regerings lovforslag om linieføringen.

Fra Venstres side vil vi afvise lovforslag nr. L 180, og vi vil afvise beslutningsforslag nr. B 57. Vi vil opfordre til, at fornuften sejrer, så at vi kan tage fat på de nødvendige trafikinvesteringer, sådan som der også er lagt op til i det forslag, som den tidligere regering har fremsat.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Så vil jeg gerne gentage mit spørgsmål til Venstres ordfører: Hvilken linjeføring er det, man går ind for i det lovforslag, L 167, som man ønsker at få gennemført?

For det andet kan jeg bekræfte, at jeg stadig mener, at skal man bygge endnu en motorvej nord-syd i Jylland, så skal den ligge ovre i det midtvestlige område.

Dernæst holder hr. Svend Heiselberg en tale om, at det er nødvendigt at gennemføre en række nybyggerier af veje, for at folk kan komme ud at opleve naturen. Hvor er afslutningen på den filosofi? Selv om jeg slet ikke forstår indgangen til den og ikke forstår sammenhængen, vil jeg bare spørge: Hvor er ifølge hr. Svend Heiselbergs opfattelse af tingene afslutningen på det? Er det dér, hvor Tyskland er nu, hvor det selv siger stop og beder om, at man finder andre løsninger? Ønsker hr. Svend Heiselberg, at det samme skal ske i Danmark?

Og videre: Hvor er der belæg for i hr. Svend Heiselbergs forestillinger eller dér, hvor hr. Svend Heiselberg har sin lærdom fra, at man ved at bygge motorveje fremmer erhvervsudviklingen? Det er over for Trafikudvalget oplyst fra forskellige repræsentanter for handelshøjskolerne, især her i København, at det går

den modsatte vej. Det vil sige, at det er der aldeles intet belæg for. Jeg synes, hr. Svend Heiselberg skulle give os en forestilling om det.

Til slut vil jeg gerne bede hr. Svend Heiselberg bekræfte, at det egentlig slet ikke var et stort og påtrængende behov for nye vejarbejder i Jylland, der fik Venstre til under VK-regeringen og tidligere regeringer at stille krav om dem, men det var Venstres krav om modydelse for at acceptere en Øresundsbro og en Ørestad.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne sige, at Venstre går ind for H-løsningen, selv om vi har enkelte medlemmer, som hellere ser, at det bliver en C-løsning; men som den tidligere trafikminister også har nævnt det her i dag, ville det have været sådan, at man fik mulighed for at tage stilling. Var der et flertal, som havde afvist H-løsningen – og det kunne også godt være, at enkelte af Venstres medlemmer ville have været med til det – så måtte vi have valgt C-løsningen. Det er helt klart.

Jeg vil gentage, at jeg mener, det er nødvendigt, og jeg mener, at det er en forfejlet og tåbelig indstilling, når man siger, at når der er naturskønne områder, så skal vi gå langt udenom, for dem må vi ikke røre ved. Jamen hvem skal se og nyde den natur, hvis man ikke kan køre igennem den? Det bliver de få mennesker, som tilfældigvis bor i nærheden af området. Jeg forstår da godt, at de mennesker, som tilfældigvis bor i området, siger: Vi vil ingen vej have, vi er faktisk godt tilfredse, som det er.

Det kan ikke være sådan, at naturskønne områder skal være forbeholdt de få mennesker, som tilfældigvis bor der. Det eksempel, som jeg har givet, fra Hanstholm, er jo det bedste bevis på, at mange, mange tusinde mennesker bliver tilfredsstillet ved, at de kan komme ud i naturen, men det ser man stort på, fordi man har det snæversyn, og fordi der er nogle, der protesterer over, at man rører ved det område, som de tilfældigvis bor i.

Ja, selvfølgelig medfører det erhvervsudvikling. Selvfølgelig fører det erhvervsudvikling med sig, at man har en ordentlig infrastruktur, selvfølgelig gør det det. Man spørger Handels højskolen i København, men man kunne jo også spørge, hvordan handelsskolerne i Jylland

[Svend Heiselberg]

ser på det. Jeg tror, de ser lidt anderledes på det, end man gør herovre i København; men havde det været motorveje, der skulle laves herovre i København, så kunne det være, at de havde formet deres indstilling derefter.

Tommy Dinesen (SF):

Den konservative overtrafikpolitiske ordfører, hr. Ikast, sagde bl.a., at det var en sygdom, når man ikke gik ind for motorveje og asfaltering, og nu kan vi så høre, at hr. Svend Heiselberg er næsten lige så langt ude. Jeg har ærlig talt aldrig hørt noget lignende. Når folk skal ud at se naturen, skal det altså være i bil, og de skal køre igennem områderne. Man må spørge sig selv, hvad der til sidst bliver tilbage af områder, der er værd at komme i. Folk kan altså godt gå; det har vi i hvert fald hørt om før. Men ellers synes jeg, det har været en debat, som jeg ikke rigtig fatter kan ophidse borgerlige ordførere i så store mængder – jeg blev ganske vist selv lidt ophidset, må jeg nok indrømme.

Der har været sagt noget om den besigtigelsestur, vi har været på, og at der skulle være truffet nogle beslutninger dér. Jeg kan godt sige med det samme, at i SF træffer vi altså ikke beslutninger, når vi er på besigtigelsestur. Det ville jeg simpelt hen ikke turde. Det er imod partiets demokratiske sindelag. I morgen skal vi ud at se på de sønderjyske jernbaner, og dér bliver i hvert fald heller ikke truffet nogen beslutninger. Vi har da også truffet vores beslutning om det, hvis endelig det er dét.

Men jeg tror, at en af grundene til, at i hvert fald mange jyder, fynboer og sjællændere – bornholmerne har vi ikke hørt noget om i dette spørgsmål – er blevet så stærkt indstillet på absolut at skulle have nogle motorveje, at de lider af sygdommen asfaltose, er, at vi havde den besigtigelsestur. Jeg blev meget forbavset, hver gang de forskellige kommunalpolitikere og amtsrådspolitikere kom om bord; jeg tror, at man gav dem en eller anden fornemmelse af, at den var god nok, nu fik de deres vej.

Vi snakkede med mange undervejs, og da der var et vejmøde i Folketinget, kom de samme kommunalpolitikere én gang til. Jeg synes, det er en god idé med høringer osv., men jeg tror, at forventningerne igen fik et par takker mere dér. Jeg tror, at hr. Ikast skal være glad for ikke at være trafikminister i dag, for det vil

le være svært at indfri de forventninger, der her er skabt.

Det var det samme i Trafikudvalget. Dér tror jeg vi har haft besøg af 70 forskellige kommunalpolitikere. Nogle har den opfattelse, at hvis de er 18 mand, så har deres argumenter større vægt, end hvis de kun er fem. Jeg må indrømme, at det ikke er den form for argumenter, jeg falder for. Jeg har været forbavset nogle gange, når kommunalpolitikere er kommet og ville have deres omfartsveje, eller hvad det nu var. Jeg har sagt til dem: Vil I ikke hellere have en jernbane, vil I ikke hellere have et dobbeltspor f.eks. fra Århus til Grenå, eller vil I ikke hellere have genoprettet banen mellem Slagelse og Næstved, hvor skinnerne jo ligger der? Så har de sagt: Jo, det vil de også have, men veje giver vækst.

Jeg har spurgt en gang før, og svaret er i hvert fald ikke blevet givet, selv om der har været mange borgerlige ordførere heroppe: Hvor er beviset for, at veje giver vækst? Hvor er beviset for, at sikkerheden bliver bedre? Det, jeg har fået at vide i Vejdirektoratet, er, at det er kommunerne, man skal satse på, hvis man skal forhindre flere dødsfald på vejene, for det er dér, der ikke har været råd til at investere.

Jeg synes, at der har været en masse urealistiske forhåbninger i dette spørgsmål, og jeg må indrømme, at det har forbavset mig lidt. Da vi var ude på den pågældende besigtigelsestur, fik vi store stakke – jeg kiggede på dem forleden dag, og de er store – om forskellige vejprojekter i dette land.

Og endnu mere forbavset blev jeg nok sidste år på den omtalte besigtigelsestur, da det gik op for mig – som i hvert fald om nogen har diskuteret faste forbindelser på Storebælt, som næsten har været med til at vende samtlige blåmuslinger og edderfugle, der er på Storebælt – at det her var noget, man havde lavet. Jeg ved ikke, om det er Folketinget, der har vedtaget det – jeg har ikke været ordfører på vejområdet i alt for mange år – men jeg er da meget forbavset over de midtjyske tværveje til 3,7 mia. kr. og vejen oppe ved Grenå og ved Hundested, ved Sjællands Odde og ved Ebeltoft, hvis der skal laves noget dér. Det er altså med baggrund i Storebæltforliget. Dér er der nogle milliarder.

Jeg ved da godt, at hr. Risgaard Knudsen fik gennemført, at man skulle lave en motorvej

[Tommy Dinesen]

oppe i Vendsyssel til 1 mia. kr. Det er jo den form for trafikplanlægning, man har lavet her – undskyld, hr. Bilgrav-Nielsen – men det er i hvert fald 1 mia. kr. Det er jo den form for trafikplanlægning, man har lavet i dette land.

Ikke nok med det. Når nu man har vedtaget de faste forbindelser, så står der jo altså også en lille passus om, at Tårsruten skal fortsætte. Når nu Tårsruten skal fortsætte, så skal der selvfølgelig være en vej fra Spodsbjerg til Odense. Og et af de steder, vil jeg godt sige – der har ikke været nogen fra Fyn her i dag – hvor der er behov for at udvide en vej, er nok mellem Svendborg og Odense, men det har vi da ikke nævnt under Storebæltsdebatterne.

Det vil sige, at de 20 mia. kr., som nogle har brugt på de faste forbindelser på Storebælt, får nu 10 mia. kr. til vejføringer oveni, uden at der er nogen, der har vidst det, uden at nogen har givet et pip om det. Desværre må jeg erkende, at det først for sent er gået op for mig.

Det er altså den form for trafikplanlægning, vi har lavet. Havde man lyttet til SF, der ønskede en fast forbindelse til tog – det ønskede De Radikale også – så kan det godt være, at vi havde diskuteret dobbeltspor i dag på nogle af jernbanerne eller TGV-tog, eller hvad ved jeg, men vi er altså bundet af det andet. Et flertal har bundet Folketinget til dette her.

Landstrafikplanen er jeg glad for at vi nu har fået gennemført, selv om jeg kan forstå, at nogle af de borgerlige partier, der stemte for dette her, altså ikke mente, at vi skulle have den. De mener stadig væk, at vi skal lave en landstrafikplan i dette land, hvor det er motorvejene, der er i fokus, det er dem, der først og fremmest skal prioriteres, uanset at andre politikere i hele Europa, som har endnu større problemer end vi på vejområdet, siger, at det ikke kan blive ved med at gå, og man indfører betaling for at køre på motorvejene osv. Alligevel bliver vi ved.

Jeg synes, det lyder mærkeligt, at man kan høre nogle af de borgerlige ordførere sige – jeg tror, også hr. Svend Heiselberg sagde det: Det giver arbejdspladser, så lad os få nogle veje. Det blev nævnt i en stor avis i forgårs, tror jeg det var, at vejen mellem Kolding og Esbjerg vil give 500 arbejdspladser. Jeg ved ikke, om det er Vejdirektoratet, der sidder og laver planerne. Med de store maskiner, man bruger i dag, når man laver veje, hvor man flytter jord, og

hvad ved jeg, giver det ikke 500 arbejdspladser.

Hvis det er for at skaffe arbejdspladser og sørge for, at 320.000 eller 340.000 mennesker kommer i arbejde i dette her land, at vi skal lave veje, så bliver der i hvert fald ikke meget grønt tilbage. Så bliver der nogle få træer til hr. Svend Heiselbergs meningsfæller; det er alt, hvad der bliver tilbage af naturen.

Vi synes i SF, at landstrafikplanen er noget af det bedste, der er blevet lavet på trafikområdet gennem mange år. Det siger sig selv, at der skal være en samkøring mellem de penge, vi investerer i jernbanetrafikken, i havnene, i luft-havne for den sags skyld også og på flytrafikken osv. Det må være det rigtigste. Jeg vil endda tro, at vi kan sælge den idé andre steder. Det er gået op for mig, at der ikke er nogen steder, hvor man har en landstrafikplan; det er gået efter samme metode, som vi har brugt her i Danmark.

Nu får vi en landstrafikplan, og uanset hvad statsministeren har sagt, så synes jeg i hvert fald, at det, trafikministeren har sagt her fra talerstolen i dag, og det, som fru Sonja Mikkelsen har sagt, er udmærket. Det kan vi i hvert fald godt bakke op, lige med undtagelse af de motorvejsprojekter, der foreligger. Ikke fordi vi ikke er klar over, at der er biler, og ikke fordi vi nærer noget had til biler, men fordi vi vil have en samlet planlægning.

Jeg må nok sige, at laver man en motorvej – og det vil man jo, det kan man se i en af de planer, der er lavet – så vil der f.eks. i Herning være behov for at lave en omfartsvej, det erkender vi. Der var i 1990 12.000 biler om dagen, men hvis der kommer en motorvej, vil der være 26.000 biler om dagen. Jeg ved ikke, hvem det skal gavne. Jeg ved heller ikke, hvorfor folk absolut skal køre frem og tilbageovre i Herningområdet, jeg fatter det ærlig talt ikke. Det er i hvert fald direkte i modstrid med alt, hvad der er fornuftigt.

Men vi vil godt være med til omfartsveje og til at kigge på black spots. Vi vil også være med til at se på de steder, hvor trafikken virkelig har det dårligt, for selvfølgelig skal der repareres og selvfølgelig skal der bygges om, hvis der er behov derfor.

Lad os se den planlægning, der kommer. Jeg har fuld tillid til det forslag, som De Radikale i sin tid først fremsatte, om, at vi fik et transport-

[Tommy Dinesen]

råd. Det synes jeg var en god idé. Jeg har også fuld tillid til de medlemmer, der er i Transportrådet, også selv om det ikke er en SF'er, der er formand for det. Jeg tror, at Nils Wilhjelm ved noget om disse ting. Jeg har set en rapport, der er lavet i EF-regi med Nils Wilhjelm som formand, og der står ærligt talt nogle ting, som vi kun kan sige er fornuftige.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil gerne takke hr. Tommy Dinesen for et fortrinligt indlæg. Jeg tror, der mellem regeringen og SF bliver et langt bedre samarbejde omkring trafikspørgsmålene nu, end der var tidligere i forhold til den forrige regering. Det tyder på, at SF er parat til at arbejde med på det perspektiv, der nu er nedfældet, og som trafikministeren og også fru Sonja Mikkelsen har redegjort for i dag, og som trafikministeren i øvrigt har skrevet artikel om i dagspressen.

Det varslers en helt anden, ny og mere grøn tid i trafikpolitikken. Det er lige præcis det, der har været behov for. Vi forsøgte jo i det små i den tid, hvor vi var med i VKR-regeringen, og fik udarbejdet den første transporthandlingsplan. Der står de rigtige ord, de rigtige emner er sat op, men det kom aldrig til konkret handling. Det er nu, vi skal gennemføre perspektivet i den planlægning i fin overensstemmelse med, hvad der i øvrigt foregår i EF.

Dernæst vil jeg sige, at jeg tror, at hr. Tommy Dinesen har meget ret, når han stiller spørgsmålet: Hvad er der egentlig af beskæftigelse i motorvejsarbejde? Jeg kan i hvert fald huske, at vi under finanslovforhandlingerne sidste år i hr. Ikasts tid fik forelagt dokumenter fra Trafikministeriet, som viste, at der er mere beskæftigelse, mere miljø og større trafikikkerhed i at gennemføre arbejder på de nedslidte hovedlandeveysnet, som vi i øvrigt har nu, og som vi jo har, fordi pengene er gået til de store projekter: broer og motorveje. Der er mere miljø, mere trafikikkerhed og mere beskæftigelse i at gøre noget for det nedslidte sekundære vejnet.

Anden næstformand (Grove):

Så er vi tilbage i ordførerrækken.

Ernst B. Schmidt (FP):

Man kan jo roligt sige, at denne debat har været langstrakt; men man kan også sige, at der i og for sig ikke har været noget i vejen med den, for mange er kommet til orde, og det er jo godt i et folkestyre, at mange ting kan blive endevendt.

Nu behandler vi tre forslag under ét, og jeg vil godt lige for god ordens skyld sige, at jeg begynder bagfra. Jeg begynder med det, der hedder beslutningsforslag nr. B 57, som er fremsat af SF: forslag til folketingsbeslutning om at stille de fremsatte motorvejsplaner i bero. Det står også i de første linjer: »Folketinget pålægger regeringen at stoppe de fremsatte motorvejsplaner. . .«. Så langt er vi 100 pct. enige i Fremskridtspartiet. Det er den trafikpolitik, som vi går ind for.

Derimod er vi ikke enige i årsagen til, at man nu vil gøre sådan, for det er jo i medfør af en beslutning, hvorved flertallet i Folketinget pålagde regeringen at udarbejde forslag, og vi havde fremsat vort eget dagsordensforslag på daværende tidspunkt.

Vi mener ikke, at det er her, vi skal investere. Skulle vi endelig investere, så skulle vi da i den nuværende økonomiske situation bruge lidt penge på at udradere de såkaldte sorte pletter på vejene. Det er sikkerhedsmæssigt en god investering. Det er også økonomisk en god investering, der forrenter enormt meget af, hvad de koster i direkte udgifter ved trafikulykker, invalidepensioner, sygehusophold osv.

Vi vil imidlertid støtte forslaget, fordi vi gerne vil have det stillet i bero. Vi vil så stemme imod, når der kommer noget derefter.

Det næste forslag, som jeg så i omvendt rækkefølge går til, er lovforslag nr. L 167. Det blev jo tidligere fremsat af den forrige regerings trafikminister og er nu genoptaget.

På det tidspunkt, da det blev fremsat, var jeg også udpeget til at være ordfører. Vi diskuterede det meget i gruppen, for vi var imod, som jeg har sagt før, at der skulle investeres i motorvejsanlæg på nuværende tidspunkt, men vi var meget positive over for at undgå en linjeføring, der belastede Vejlefjordsbroen yderligere, ud fra de oplysninger, vi har fra Vejdirektoratet om de jyske tværveje, som vi alle sammen har fået. Det er rapporten fra 1992. Vi var positive over for den linjeføring, hvis man kun kunne vælge mellem C- og H-linjeføringen. Jeg skal senere komme tilbage til det.

[Ernst B. Schmidt]

Nu er dette lovforslag jo fremsat ikke af regeringens, men af Venstre og De Konservative, så vidt jeg forstår. Det forslag, vi har her, er nu underskrevet af trafikminister Ikast, men lad det ligge; det er det samme forslag, er jeg vidende om.

Det kan vi som sagt ikke støtte – fordi vi ikke regner med, at det får flertal – medmindre det skulle vise sig, at der virkelig er ved at være et flertal, som kan medføre, at vi undgår at belaste Vejlefyjordsbroen mere. Vi ved jo alle, at den allerede i 1996 når 80 pct. belægning, og vi ved også, hvordan det er, når det stormer: Så må man i Vejle have alle lastbiler og campingvogne ned igennem Vejle by. Det er dårlig trafikplanlægning. Der er vi faktisk så negative, som vi kan være.

Endelig foreligger der et forslag, der hedder lovforslag nr. L 180, fra den nuværende trafikminister: lov om visse hovedlandevejsstrækninger. Det går jo ud på at anlægge nogle veje, og ud fra de betragtninger, som jeg har omtalt før, kan vi ikke støtte dette forslag.

Det er ikke sådan, at vi ikke er interesseret i anlæggelse af motorveje, men vores økonomi tillader det efter vores mening ikke. Man kan diskutere, hvor meget beskæftigelse det medfører. Vi mener, at pengene kan bruges bedre på en anden måde, og det er så vores indstilling, at vi vil stemme imod det forslag.

Så kommer jeg til noget helt tredje, den overordnede trafikplanlægning her i Danmark. Om den har jeg før sagt her fra denne talerstol, at det er de forhåndenværende politiske søms princip, man laver veje efter, mere end efter trafikplanlægning og trafikbehov. Det er i hvert fald en overbevisning, som jeg tror at man kan bevise.

Nu håber jeg så på, at der måske kan ske noget nyt. Jeg står her med en pressemeddelelse fra Trafikministeriet, der er dateret den 17. februar 1993, hvor trafikministeren meddeler, at han har truffet beslutning om at foretage ændring i Trafikministeriets organisation, og det skal jeg ikke begræde; så er det sagt. Derefter følger: »Disse ændringer indebærer, at Trafikministeriet fremover skal ledes af nye dynamiske kræfter, der kan forestå den forandring og fornyelse på transportområdet, som trafikministeren ønsker at gennemføre.« Der må jeg så sige, at det jo ikke er helt sikkert, at ministeren ønsker at gennemføre det samme som

Fremskridtspartiet, men det er dog trods alt en fornyelse. Lad os så håbe, at vi kommer lidt videre med det, der hedder trafikplanlægning, som er væsentligt.

Og så har jeg jo lyttet til debatten her. Den har været lang. Hr. Svend Heiselberg var bl.a. inde på dette med natur og trafik i naturen, og hvad deraf kunne følge. Jeg er da ikke helt sikker på, om trafikplanlægningen med hensyn til at beskytte naturen ikke i nogen grad er forfæjlet. For det første er det mit indtryk, at dyrelivet ikke reagerer på støj på samme måde som mennesker. Det kan jeg næsten bevise ved, at man kan køre hen til næsten enhver dyreart enten i bil eller på traktor. Hvis man skal på tur i vildtparker og andre steder, så skal man køre i bil eller jeep, eller hvad man nu ellers bruger, for ikke at genere dyrene og for ikke selv at blive generet.

Nu kom hr. Svend Heiselberg så ind på den vej, man havde anlagt igennem et naturskønt område. Her kan jeg ikke lade være med at tænke på, at i det gamle forslag var der noget, der hed A, B, C, D, E og F – jeg ved ikke hvor mange bogstaver, som oprindeligt var aftegnet. I den af Vejdirektoratet udgivne bog »Linjevejsundersøgelsen« står der faktisk fra Vejdirektoratets side om en linje, der hedder D og F, ud for linje D, »... der trafikalt er en udmærket løsning, er sammen med linje F forkastet på grund af deres forløb gennem meget følsomme landskaber«. Hvis man skulle til at undersøge, hvor vi gavner menneskene og naturen bedst, så er det da muligt, at man ville gå ind i en helt anden boldgade. Jeg har også fået oplyst, at der ikke er noget, der er så godt undersøgt med hensyn til naturen som vejbygningsplanerne. Det er fra Vejdirektoratets interne avis nr. 1 fra januar 1993, hvor man siger, at hver en frø er blevet spurgt. Det gælder Silkeborg-passagen.

Ifølge Jyllands-Posten for den 21. februar 1993 vil man gerne lave en storstilet redningsaktion for urfuglen på Randbøl Hede, hvor man vil have lavet 6.250 ha – det skal med i et sådant projekt. Og hvad vil man så? Det er natur. Det skal fredes, men man vil anlægge 40 km stianlæg, for at man kan komme ud og nyde det. Hvis man ved, hvordan urfugle har det, når mennesket kommer i nærheden, så mener jeg, at det er helt forfæjlet. Men man kunne muligvis anlægge nogle veje; så var der en chance for, at man kunne se en urfugl.

[Ernst B. Schmidt]

Jeg har fotograferet storke fra hovedvejen. Jeg har fotograferet fasaner, der har bygget rede ved vejen. Jeg har kørt med traktor langs med en ræv, og man ved, at når man mejetærsker, så skal man tage sig voldsomt i agt for ikke at skræmme dyrene væk, ellers får man dem i maskinen. Man skal ligefrem køre med tudehornet i bund for at få dyrene til at flytte sig.

Så jeg tror, at vi skal spekulere i lidt andre baner, som hr. Svend Heiselberg påviste. Det kan sikkert gøres uden at ødelægge naturen, men til glæde for menneskene, så det bliver naturlige motorveje.

Sonja Albrink (CD):

Der er ikke ret mange synspunkter, der ikke er blevet vendt, når man er oppe som en af de sidste ordførere. Men jeg vil gerne knytte nogle bemærkninger til de lovforslag, vi behandler.

Midt- og Vestjylland har i de senere år været præget af en kraftig vækst i erhvervslivet. For at fastholde den udvikling og fremme erhvervslivets konkurrencevilkår er det jo, som mange ved, vigtigt at udbygge de overordnede vejforbindelser i regionen.

Det lovforslag, vi har til debat i dag – og det er ministerens lovforslag, jeg henviser til – vedrører tre midt- og vestjyske veje, nemlig rute 15, 18 og 26.

Hvad angår rute 15, Herning–Århus, er vi i CD tilfredse med, at strækningen Bording–Låsby udtages af lovforslaget. Vi ved også, at der er en bred enighed om, at linjeføringen Herning–Bording og Århus–Låsby skal vedtages.

Der er problemer omkring Silkeborg og omkring Gudenådalene. Det er naturen, det er miljøet, og det er selve landskabet, vi her skal kigge nærmere på. Det er vigtigt, at disse ting bliver undersøgt, således at man finder den bedste løsning for passage netop på dette område.

Rute 26, Hanstholm–Århus, kan vi i CD slutte os.

Og så til den mest omtalte vejstrækning, som vi har debatteret det meste af dagen, nemlig Holstebro–Trekantområdet. I CD er vi enige om, at vi skal afvente den nye trafikhandlingsplan. Det er vigtigt, at vi også på dette område får den bedste løsning, som ikke blot tilgodeser det erhvervsliv, vi har, men også turismen

og Billund Lufthavn. Turisterhvervet er stærkt stigende også på den jyske vestkyst. Endvidere er der en betydelig stigning, kan man læse af visse prognoser i hvert tilfælde, i antallet af passagerer, som benytter Billund Lufthavn.

Vi synes som sagt, ligesom tidligere ordførere har været inde på, at det er vigtigt, at vi får den bedste infrastruktur i det midt- og vestjyske, og derfor kan jeg slutte med at sige, at vi støtter ministerens lovforslag, men afviser lovforslaget fra hr. Ikast og hr. Svend Heiselberg og også beslutningsforslaget fra hr. Tommy Dinesen.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg må med beklagelse afvise hr. Tommy Dinesens beslutningsforslag af den gode grund, at det ikke hænger sammen med regeringsforslaget. Men jeg er i øvrigt enig i det forslags intentioner, nemlig hvad angår en samlet planlægning og først derefter en beslutning om, hvilke trafiktyper der skal investeres i.

Det forslag, der er fremsat fra Venstre og De Konservative, har vi jo allerede diskuteret noget. Jeg kan kun sige, at det er gammelt gods, det er uinteressant. Der er nu nye koste, og de fejer langt bedre.

Perspektivet i regeringsforslaget er jo især to ting. For det første at man nu bringer sammenhæng ind i planlægningen og beslutningerne derved, at man siger: Det er ikke kun et spørgsmål om veje, det er også et spørgsmål om andre trafiktyper, f.eks. den kollektive trafik. Det har taget lang tid at komme så langt, men nu er vi der. Dernæst er det et nyt perspektiv, at vi bruger det europæiske grundlag, som det nu skabes via det nye danske transportråd.

Transportrådet er blevet til, fordi vi var nogle her i Folketinget og i Danmark, der blev ret begejstrede for den tidligere konservative industriministers formandskab i EF-Kommissionen om den fremtidige trafik. Han benyttede sin viden derfra, sit engagement, til at holde en række foredrag rundt om i landet, og heraf fremgik det klart, at nu er det væsentligt, at EF – og at Danmark som en del af EF – indretter sig på en ny trafikpolitik.

Det er en trafikpolitik, hvor man gør det klart, at kapaciteten på vore veje, belastningen af naturen, som mere vejbyggeri vil give, ikke kan fortsætte i det uendelige. Der er endnu no-

[Bilgrav-Nielsen]

get, der skal gennemføres, men vi kan ikke fortsætte i det uendelige. Vi skal sadle om. Vejene er overbelastede, luften er overbelastet. Nu drejer det sig om at forsøge at få noget af den vækst, der kommer i fremtiden, over på skinner og over på søtransporten. Det er nu, det skal ske, og uanset om De Konservative, der er til stede her i Folketinget, ryster på hovedet, så er det altså det perspektiv, som den tidligere konservative industriminister har været med til at føre ind i den danske trafikdebat. Og det er der grund til at kippe med flaget for.

Så kan jeg på Det Radikale Venstres vegne sige, at vi er yderst tilfredse med det forløb, som skabelsen af regeringsgrundlaget har haft for så vidt angår miljø- og trafikområdet. Og vi er yderst tilfredse med den måde, som trafikministeren har lanceret den ny sammenhæng på, både under debatten her i dag og under den debat, der har været ført rundt omkring i landet, herunder ministerens artikler til forskellige dagblade.

Det afgørende er, at nu er linjen lagt for en opfølgning, som jeg sagde før, af den transporthandlingsplan, som VKR-regeringen udarbejdede. Nu er det meningen, at planen skal have indhold og perspektiv. Og det vil sige, at nu skal Transportrådet være aktiv som baggrundsoperatør for det arbejde, ministeren skal i gang med med udarbejdelse af en samlet landstrafikhandlingsplan. Det er beskæmmende i dag at høre fra den ny minister, at den forrige minister, uanset at beslutningen om en landsplan blev truffet allerede den 15. november 1992, intet havde gjort, da vi nåede frem til midten af januar, det er meget beskæmmende og bestyrker mig i troen på, at det var godt og rigtigt, at vi fik skabt et nyt grundlag og fik en ny regering.

Det, der kommer til at ske, er så, at vi må afveje ønsket om mere transportkapacitet over for hensynet til miljøet meget stærkere end hidindtil, og dér er det, at det for os radikale og regeringen er faldet sådan ud, at den besluttede linieføring igennem Gudenådalen ikke kan accepteres; det står fast. Den vej kan ikke føres igennem Gudenådalen som beskrevet i det lovforslag, som VK-partierne igen har fremsat. Det kan ikke lade sig gøre. Vi mener i Det Radikale Venstre, at det ikke kan lade sig gøre på acceptabel vis at føre en motorvej tværs over Gudenådalen. Der må findes andre løsninger,

og det kan være – og det kan meget vel være – at det bliver kombinationer af løsninger ved Silkeborg, f.eks. den eksisterende ringvej renset for tung trafik; det ville jo være en kolossal lettelse for byen i dag. Kunne man henføre denne tungtrafik til den ydre ringvej i industrikvarterområdet, var det en interessant mulighed. Jeg siger, så var det en interessant mulighed; det er ikke ordentlig undersøgt.

I lidt længere perspektiv kunne man også forestille sig en sammenknytning af A 15 et sted ude i området mellem Bording og bakkerne derude vestfor op til den eksisterende vej, Viborg-vejen; der er også en mulighed for at forbinde den vej over. I det hele taget skal alle disse muligheder undersøges. Men den planlagte vej som beskrevet i VK-partiernes forslag gennem Gudenådalen, den er der sagt farvel til, den vil Det Radikale Venstre ingen sinde kunne gå ind for, og dermed kan den ikke blive til noget.

Jeg tror i øvrigt ikke, at det vil være muligt at dreje og vride regeringsgrundlagets formuleringer om miljøhensyn og hensyntagen til eksisterende fredninger sådan, at man kunne føre en vej igennem Gudenådalen.

Så er der diskussionen om de to delstrækninger, der nu ligger forslag fra regeringen om. Dér er det jo blevet udtrykt fra fremtrædende personer i Vejdirektoratet, som måske oven i købet er til stede i dag, at der ikke var nogen logik i at gennemføre disse delstrækninger, hvis ikke der kommer en motorvej på hele strækningen Herning-Århus. Jeg vil nu tage sådan et udsagn med lidt forsigtighed og ikke tage den alt for bastant for sit pålydende, men jeg bliver nødt til at spørge trafikministeren, om vi nu kan være sikre på, at det, at vi siger ja til de to delstrækninger, hvor der vitterlig er store trafiktal i dag, ikke i sig selv tvinger en motorvej igennem Gudenådalen. Det er jeg nødt til at have sikkerhed for, og jeg tror, jeg kan få det – eller jeg ved det – men det skal også siges her og stå i Folketingets referat. Fra Silkeborg, især fra Silkeborgs borgmester, har man jo været ude med udtalelser om, at når vi nu fik de to delstrækninger og så i øvrigt fik De Radikale ud af regeringen . . . Men det omtaler jeg slet ikke, for det er usandsynligt, at det sker foreløbig; og i øvrigt, hvis det skulle ske, så vil der være andre grønne kræfter, der er mindst lige så aktive på dette område som Det Radi-

[Bilgrav-Nielsen]

kale Venstre. Men altså, kan ministeren forsikre, at de to delstrækninger i sig selv er nødvendige?

Jeg ville gerne have, at ministeren kort beskrev, at det afløbssted, som disse motorveje får ved Pårup ved Bording, er et godt afløbssted, hvor der ikke bliver tale om, at man vil opleve det store trafikalsproblem ind mod Silkeborg, og lige sådan at afløbsstedet øst for Silkeborg ved Låsby også er et godt afløbssted for en motorvej, der kommer inde fra Århus. Der er der jo ikke bare en korsvej, men der er faktisk fire veje at lede trafikken ud i.

De andre spørgsmål, som er berørt i regeringsforslaget, er, at C er opgivet ligesom i hr. Ikasts forslag, og så er H-linien ikke taget med, fordi det ikke er aktuelt, og det er jeg enig i. Nu er det tid til at undersøge, om der skal være flere nord-syd-gående motorveje, og da i givet fald hvor de skal ligge. Jeg har en forestilling om, at skal der være en sådan, så skal den liggeovre i det midtvestlige område, men det kan vi drøfte. Det kan være, det bliver A 11, den eksisterende hovedlandevej, som er meget forsømt, meget nedslidt og mange steder har problemer ved byerne. Det kan være, det er den, vi skal til at koncentrere os om i det vestlige område, for det er jo, som hr. Tommy Dinesen har sagt det, og ministeren har selv sagt det og skrevet det, at ved den type af arbejder er der hurtigt store forbedringer for folk at mærke i lokalområderne, større miljøsikkerhed og mere beskæftigelse. Så det ligger fint nu. Jeg vil gerne sige tak til ministeren for den måde, det er håndteret på, efter at regeringsgrundlaget var skrevet.

(Kort bemærkning).

Aagaard (KF):

Jeg skal senere i et indlæg vende tilbage til nogle af de bemærkninger, som hr. Bilgrav-Nielsen kom med i sit indlæg, og her blot under de to minutter koncentrere mig om et enkelt spørgsmål. Det var spørgsmålet om vækst i tingene, hvor hr. Bilgrav-Nielsen noterede sig, at de konservative, der var i salen, rystede på hovedet, og det vil jeg gerne have dementret. Der var ikke tale om, at vi tog afstand fra nogen form for vækst, hverken når vi taler bane, eller når vi taler skib. Vi er blot af den opfattelse, som hr. Bilgrav-Nielsen gjorde så meget ud af at understrege, at med den nye regering er der skabt sammenhæng i tingene. Det

er det, vi ønsker ved at lave en sammenhængende motorvej.

Jeg har tidligere spurgt fru Sonja Mikkelsen, om hun kunne forklare mig logikken i at bygge to stumper motorvej, og når man nu hører hr. Bilgrav-Nielsen understrege, at der ikke bliver nogen passage over Gudenådalen, så forstår jeg bedre, hvordan talen derhjemme går omkring Gudenådalen, som allerede er døbt Bilgraven.

Jeg vil gerne have præciseret, hvordan hr. Bilgrav-Nielsen forestiller sig – jeg hørte nogle fuldstændig umulige løsninger – at man kan gennemføre to stumper motorvej, som ikke engang udgør halvdelen af strækningen mellem Århus og Herning, uden at forholde sig til problemet omkring Silkeborg. Vi mener ikke lokalt, at der er nogen som helst situation, der ikke understreger behovet for de to strækninger, hverken Herning-Bording eller Århus-Låsby, og vi føler også, at det er i sidste etape, strækningen omkring Silkeborg skal komme.

Men, hr. Bilgrav-Nielsen, hvordan får vi sammenhæng i tingene på hele strækningen Århus-Herning?

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Det glæder mig med hr. Bilgrav-Nielsens store ærlighed her i dag. Det var altså et krav fra Det Radikale Venstre for at gå ind i denne regering, at der ikke måtte være nogen vej igennem Gudenådalen. Det har vi hermed fået bekræftet var et radikalt krav over for alle de andre partier; dér var ingen muligheder.

Så var jeg glad for, at hr. Bilgrav-Nielsen udtalte, at noget af væksten kan gå over på andre. Hr. Bilgrav-Nielsen brugte skræmmebilledet fra Tyskland. Vi vil nemlig det modsatte. Vi vil have den kapacitet, som kan bæres, uden at vi får de tyske problemer. De tyske problemer skyldes ikke, at Deutsche Bundesbahn og Deutsche Reichsbahn ikke er store nok, men de er ikke mobile nok. Det kan man ikke sige om det danske jernbanevæsen, som er meget mobilt og meget effektivt.

Men uanset dette kan man ikke løse alle problemer med jernbaner ovre i Jylland og kollektiv trafik, og det ved hr. Bilgrav-Nielsen udmærket godt. Vi er nødsaget til at se forskelligt på problemerne i Storkøbenhavnområdet og ud til det jyske, hvor der er langt imellem

[Ikast]

husene, men hvor den største del af dansk erhvervsliv findes, og hvor den største ekspansion inden for turismen findes. Og det må vi også tage hensyn til, inden det er for sent, for det er det allerede ved at være nogle steder i Jylland, og det ved hr. Bilgrav-Nielsen udmærket godt.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jamen jeg troede, det var helt overflødigt at sige, at vi godt ved, at man ikke løser alle trafikproblemer med kollektiv trafik. Det har vi heller ikke sagt. Hvorfor skal man så føre sådan nogle underlødige argumenter frem i debatten? Det har vi aldrig sagt. Hvorfor dog ikke undersøge, om den kollektive trafik kunne tage lidt mere end i dag? Det er sådan set det, det hele går ud på, og det troede jeg da der var en del enighed om også over til de forrige regeringspartier.

Jamen det kan man vel også tale om i det vestlige Danmark, som vi nu taler om det ned gennem Sønderjylland f.eks.? Det er da det, der er behov for. Der er behov for nogle kæmpeinvesteringer i den kollektive trafik i de kommende år for at forny og forbedre skinnet og for at indføre nye danske tog, som i sammenhæng med den europæiske udvikling virkelig kan føre til, at man fører mere af trafikvæksten over på skinner – og det er for at være beskeden og realistisk, at jeg taler om noget af trafikvæksten. Jeg har aldrig talt om at tage noget af den nuværende trafik fra landevejene og over på skinner. Det er urealistisk. Vi skal være meget dygtige, bare vi kunne tage 30 pct. af væksten over på den kollektive trafik. Så lad os dog holde os til et rimelig sagligt debatniveau. Men vi ønsker altså nu at få denne vurdering af de alternative muligheder med ind i vurderingerne, når vi træffer beslutninger også for vejanlæg.

Og så må jeg da sige til hr. Aagaard om sammenhængen omkring Silkeborg, at jeg forsøgte at beskrive, hvad der var af muligheder, for ikke kun at tale om én løsning, men om flere løsningsmuligheder, der trinvis afpasser sig væksten i trafikken. Hvis hr. Aagaard og jeg og andre kigger på de trafiktal, der i dag er på denne strækning, så kan vi se, at der er godt belæg for ved Herning at lave første delstrækning af motorvejen. Der er faktisk et dobbelt så højt tra-

fiktal dér, som der er ved Silkeborg. Og på samme måde er der også noget højere trafiktal fra Århus og ind mod vest, ind mod Låsby. Så der er god grund til at bygge det først. Og der er gode afkørselsmuligheder på de steder; det vil trafikministeren redegøre for.

Så, o.k., jeg tror ikke, der er den store uoverensstemmelse, hvis vi vil holde os til det strengt saglige.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Så er vi snart ved vejs ende med en meget, meget lang debat, der jo fortrinsvis kører på ord. Jeg har bl.a. ikke kunnet få noget at vide om denne strækning Trekantområdet-Herning. Det kunne måske tyde på, at man egentlig slet ikke har været klar over, hvornår den skulle være færdig; men nu skulle man altså bare have den frem.

Jeg har også sagt, at vi i Kristeligt Folkeparti ikke havde lagt os fast på C eller H eller andre løsninger, men var åbne over for en debat. Så kom der et forslag, og det har jeg fortalt hr. Ikast, også mens han var minister, at jeg kunne være lidt utilfreds med. Så jeg finder ikke nogen stor fejl i, at det forslag blev trukket. Jeg kan selvfølgelig heller ikke stemme for det, når det er genoptaget.

Jeg vil også tage SF med det samme: Det beslutningsforslag kan vi overhovedet ikke være med til. Men jeg har da ikke noget imod, at man arbejder videre med det, så vi kan få lov at stemme imod det til sidst.

Det forslag, regeringen så har fremsat, har jo givet anledning til megen debat: at nu er ruter nedlagt osv. osv. Fra Kristeligt Folkepartis synspunkt har vi helt klart sagt – men der kan være uenighed også blandt vores medlemmer ude i landet – at vi ønsker en trafikforbindelse, og jeg personlig ønsker i hvert fald, at det bliver en motorvej fra Holstebro og ned i Trekantområdet. Jeg vil også understrege igen, at jeg ikke mener, der sker nogen forsinkelse ved, at man giver sig til at lave en undersøgelse, der jo skal dække hele landet og tager Transportrådet og andre med. Vi spilder ingen tid ved det. Det vil nok også vise sig, hvis hr. Ikast kan fortælle mig, hvornår han forventer at han vil stemme for bevillinger, sådan at den kan blive færdig. Så kan vi jo måske blive enige om, hvornår den skal stå færdig.

[Inger Stilling Pedersen]

Jeg har også spekuleret lidt på, om det er, fordi der snart er kommunal- og amtsrådsvalg, at man er så ivrig i dag, for det er jo lokalpolitikere, vi har hørt. Selv om man ikke selv er opstillet og ikke skal være borgmester, kunne der jo godt være andre grunde til, at man vil bruge så meget tid på det i dag. Jeg betragter faktisk debatten i dag mere som en ordduel, end som en debat, der har et reelt grundlag.

Så er der strækninger fra Herning til Århus. Jamen Kristeligt Folkeparti har sagt ja til at begynde, bl.a. også på grund af den store arbejdsløshed. Jeg kan også sige, at jeg da personlig mener, der skal være en motorvej hele vejen igennem. Jeg er modstander af, at man laver nogle stumper, så man skal ind i andre trafiksystemer, fordi det altid vil skabe nogle problemer. Men vi har da tid til også nu at se på, om der kan gøres noget dernede. Jeg ved, der er lokale befolkningsgrupper dernede, som er lidt kede af det, der er foreslået. Og vi har sagt: Jamen lad os da se på, om vi kan finde noget andet, om den kan trækkes lidt, eller hvad vi skal gøre. Det er der tid til.

Man har næsten en fornemmelse af, at man tror, at når man taler om en motorvej, så er den allerede færdig i overmorgen. Jeg har efterhånden været herinde så længe, at jeg også har været med til at lave Storebæltsforlig, hvor vi bl.a. sagde, at vi skal have motorveje i Nordjylland. De er end ikke påbegyndt endnu, og de skal altså stå færdige, når Storebæltsforbindelsen er færdig. Jamen lad os dog lige prøve at komme ned på jorden og se, hvor det egentlig er, det foregår. Det kan godt være, at vi, når vi er ude på besigtigelse, giver befolkningen det indtryk, at denne vej påbegyndes om et halvt eller et helt år. Det, der bare er meget væsentligt, er, at vi i god tid siger til, så kan man få eksproprieret og man kan få gjort tingene på den rigtige måde. Men det her er efter min mening måske mere en stillingskrig.

Kristeligt Folkeparti har de samme synspunkter, som vi altid har haft, og jeg lægger heller ikke skjul på, at jeg kan være uenig i opfattelsen med De Radikale; det ved man godt. Men vi er parat til at gå ind i en drøftelse om de synspunkter. Jeg mener også som Fremskridtspartiets ordfører, at mange af vores motorveje er meget smukt anlagt og gør, at man ser natur, som man ikke så før. Vist kan det gøres! Vi har mægtig gode og dygtige land-

skabsarkitekter i Danmark, så det hele behøver ikke se så sort ud.

Så er der også kommet noget ind i debatten omkring tog og skib. Jamen de skal jo være der alle sammen. Og får man en motorvejsstrækning fra Herning til Århus, så er der god forbindelse ned til Århus havn. Det er urealistisk, hvis man ellers kender lidt til Jylland – og det tror jeg vi alle gør – og det vil være ganske fjollet at give sig til at sige, at nu skal der være jernbaner på kryds og tværs.

Århus–Grenå er nævnt. Jeg kører jo tit fra Tirstrup til Randers og ser af og til det Grenå-tog, og som regel i hvert fald kan de menne-sker, der er med toget, når det når ud til Kolin-d, tælles på én hånd. Det kan da godt være, at der er brug for toget et stykke af vejen, men enten vi kan lide det eller ej, så kan danskerne godt lide deres biler. Og det er særdeles praktisk, når man er en familie – i hvert fald med børn – at man kan putte alle sine sager ind i bilen og køre af sted. Det er dejligt, når vi har togene på de lange stræk, og derfor er det vigtigt, at vi forstår, at der skal være plads til alle trafikanter, og at der ikke er noget odiøst i ger-ne at ville have en bil og bruge den.

Kollektiv trafik er godt, navnlig i storbyerne, men når jeg skal ud at tale et sted på landet og der ikke går en rutebil om lørdagen eller søndagen, har jeg garanteret ingen andre muligheder for at komme hjem derfra end at tage min egen bil. Det er jo realiteterne. Skal vi investere i kollektiv trafik på strækninger, hvor der er 1, 2 eller 5 passagerer, er det i hvert fald billigere at have personbilerne.

Efter Kristeligt Folkepartis mening skal vi have en attraktiv kollektiv trafik, hvor det kan svare sig, og den skal være så god som overhovedet mulig, men der skal altså også være plads til den individuelle trafik. Så, som det er fremgået af det, jeg her har sagt, støtter vi regeringens forslag, men vi arbejder stadig væk i regeringen for de synspunkter, vi står for.

(Kort bemærkning).

Aagaard (KF):

Jeg vil gerne sige tak til fru Inger Stilling Pedersen for et klart indlæg. Det var velgørende at høre, at der i hvert fald var ét af de nuværende regeringspartier, der fortsat står for det, man hidtil har gjort, og jeg forstod også på fru Inger Stilling Pedersen, at hun som den eneste

[Aagaard]

af regeringspartiernes ordførere ønskede at se projektet i sin helhed, men at fru Inger Stilling Pedersen mente, at der var tid til at foretage en nærmere undersøgelse af problemerne i forbindelse med midterdelen af projektet på A 15. Det har vi fuld forståelse for, men jeg beder blot fru Inger Stilling Pedersen overveje, hvor lang tid man kan give sådanne undersøgelser med den usikkerhed, der hersker.

Jeg er enig i, at der kan være mange løsningsmodeller, men de borgere, som er omfattet af den usikkerhed – og det er altså over en strækning på 30-35 km – bør man også give et svar på, hvornår de kan forvente at Folketinget mander sig op til at træffe beslutning også for dette område.

(Kort bemærkning).

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Det kan jeg da svare kort på. Jeg mener, man må gå i gang snarest muligt.

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Indledningsvis vil jeg svare hr. Flemming Hansen, selv om han ikke er til stede i salen, på det spørgsmål, jeg fik om, hvorvidt jeg mente til Kolding eller Trekantområdet eller sydpå. Jeg mener, at det er trafikområdet fra Herning i nord og til Esbjerg, Koldingvejen i syd, der nu undersøges nærmere og forbindes med den trafikhandlingsplan, som regeringen kommer med. Så har jeg svaret, og så har jeg undskyldt et måske forkert udtryk i mit indlæg.

Dernæst vil jeg sige, at jeg synes, det er beskæmmende, navnlig for det tidligere regeringsbærende parti, De Konservative, og det parti, som også igennem de senere år har beklædt trafikministerposten, at man i den grad giver en forvredet udlægning af det nuværende regeringsforslag, som i og for sig er meget enkelt, men mangler en enkelt ting i forhold til regeringens oplæg med hensyn til rute 18, og hvor vi i spørgetiden onsdag efter onsdag og i korte indlæg her i salen i dag oplever, at man vil have garantier for, at den ikke bliver forsinket, men hvor de samme mange trafikpolitiske ordførere ikke kan svare på, hvad det er den skulle blive forsinket i forhold til. Hvis vi vidste, hvad det er for en tidsplan, som hr. Ikast, tidligere trafikminister, og De Konservative har for rute 18, ville vi kunne svare – og det ved De Konservative godt – at den ikke bliver forsinket.

Jeg synes, det er beskæmmende at opleve, at konservative politikere her én efter én står op og afkræver trafikministeren og regeringen et svar på motorvejen, et svar på H-løsningen, og efter at vi har oplevet, at den tidligere statsminister har tilkendegivet over for offentligheden, at regeringen gik ind for H-løsningen, her at konstatere, at hverken De Konservative eller Venstre i deres grupper har besluttet sig for den løsning, man vælger. Jeg synes, det har gjort den debat hul fra allerførste dag, og jeg synes, det er beskæmmende, at et tidligere regeringsbærende parti og et parti, der i de seneste år har båret trafikministerposten, har kørt et sådant sololøb uden andet reelt indhold i debatten end at gå efter overskrifter.

Dernæst vil jeg sige tak til de ordførere – og det er i første omgang naturligvis regeringspartiernes – som har givet tilslutning til regeringens forslag. Jeg synes faktisk, at regeringspartierne har argumenteret selvstændigt og fornuftigt for de bevæggrunde, der har været for de enkelte regeringspartier til at træffe beslutning. Det vil jeg gerne kvittere for og sige tak for. Også for den tillid, jeg har mødt i arbejdet.

Jeg finder egentlig også anledning til at kvittere over for SF og også over for Fremskridtspartiet. SF, fordi de både i deres beslutningsforslag og i deres holdninger, som hr. Bilgrav-Nielsen også var inde på, meget stærkt tilkendegav ønsket om at få en fornuftig trafikplanlægning, hvorefter de trafikpolitiske beslutninger kan foregå for fremtiden, og hvorefter samfundet kan bruge sine ressourcer på infrastrukturen på en fremtidsrettet måde.

Overraskende nok var det også hr. Ernst B. Schmidts melding med hensyn til trafikplanlægning. Hr. Ernst B. Schmidt har ret i, at det nu må være slut med de forhåndenværende søms princip. Flere af indledderne har også været inde på andre motorvejs- og trafikstrækninger; specielt er nævnt Odense-Svendborg som et område.

Hvad er det for en politik, at man ikke tør lade de forskellige vejprojekter, de forskellige regioner, de forskellige problemer med trafikafviklingen måle sig i forhold til hinanden, inden vi foretager investeringen?

Hvorfor skal vi løbes over ende med en beslutning, vi ikke har truffet, men agter at træffe i forbindelse med en fornuftig trafikplanlægning? Det er jo virkeligheden, det, der har

[Trafikministeren]

dækket over den farce, vi har oplevet fra de borgerliges side, ikke mindst fra De Konservative.

I anledning af fru Sonja Mikkelsens udtalelse om togets konkurrencedygtighed – og hr. Ikast har også senere været inde på det – vil jeg gerne sige, at jeg er meget enig i, at det ikke er til alle tider og ikke alle steder, at alternativet til en vejforbindelse er en togforbindelse. Og det vil det aldrig blive.

Fru Sonja Mikkelsen sagde, at toget ville være konkurrencedygtigt på de lange afstande. Det er jeg enig i. Vi må søge at udvikle en politik på dette område, så det også bliver konkurrencedygtigt på de mellemste afstande. På de korteste afstande vil det aldrig kunne være det – i hvert fald ikke, når det drejer sig om gods – men med et godt kollektivt system skulle det nok kunne være konkurrencedygtigt for passagerer.

Derfor er den debat, vi har, ikke et for eller imod veje, et for eller imod motorveje, motortrafikveje, omfartsveje, miljøprioriterede gennemførsler i byer eller cykelstier for den sags skyld.

Det er et spørgsmål om, at de anlæg, vi etablerer på statens regning, også når derhen, hvor gods og passagerer skal nå hen. Og det er i al beskedenhed det formål, som regeringen har sat sig på det trafikpolitiske område og på den baggrund etableret det planlægningsarbejde, som Folketinget besluttede med syv partier, herunder Venstre og Konservative, den 5. november 1992.

Over for den stribe af konservative trafikpolitiske ordførere, der har efterlyst beskæftigelse – og hr. Gammelgaard var venlig at henvise – ikke uberettiget – til statsministerens åbningstale om fremrykning og investeringer i infrastruktur i de kommende år – vil jeg gerne nævne, hvilke opgaver vi står over for at skulle løse, som har skullet være løst, men som den tidligere regering ikke løste. Det er en lang, lang stribe af projekter. Jeg kan nævne en række områder, der er i gang, hvoraf den første, jeg nævner, Ringsted Skovsø, snart er færdig. Så kommer Århus-Ålborg, hvor der sker en fremrykning i forhold til de 400 mio. kr. over 4 år, hvor vi altså låner penge ud til at færdiggøre strækningen, hvis vi kan blive enige herom med de trafikpolitiske ordførere bag finanslovsforliget. Det er Brørup-Haslev. Det er

Esbjerg-Kolding. Det er Ålborg-Frederikshavn. Det er Ålborg-Hirtshals. Det er Hille-rød-motorvejens forlængelse.

Der er – om end uden anlægslov i gang i øjeblikket – planer parat til at etablere omfartsvej ved Thisted, ny Nibe-vej, Viborg Nord, Rødkærsgade, med tilslutning til regeringens forslag sætter vi Herning-Bording, Låsby-Århus i gang, så snart Folketinget er færdig.

Vi har anlægslove, men ikke realiseret, på diagonalvejen fra Esbjerg nordpå; færdiggørelsen mangler fra Give til Horsens. Vi har et stykke motortrafikvej midt i en motorvej ved Ønslev til Saksø, som bør være en motorvej. Vi har Hillerød-motorvejen til nord for Helsingør. Vi har projekter på Frederikssund-motorvejen – vi har den yderste ringvej omkring København, vi har Lisbjerg-Skrødstrup, vi har andre områder, der ikke er realiseret, men som er igangsat af tidligere ministre og regeringer, Nørre Snede, Fåborg omfartsvej, Åkirkeby omfartsvej, Hasle omfartsvej.

Vi har derudover ud fra et kriterium om fremkommelighed, om sikkerhed og miljøhensyn en række opgaver at tage fat på landet over. Nogle af de opgaver ligger i områder, hvor man diskuterer en motorvej eller motortrafikvej. Regeringen vil ikke afholde sig fra at foretage investeringer i de områder, hvor de end måtte ligge, i forbindelse med Odden, i forbindelse med Odense-Svendborg, i forbindelse med rute 18. Vi vil bare gøre det på en sådan måde, at det fornuftigt kan indpasses i en senere beslutning om en højklasset vej i området. Det er det, der er regeringens politik, og det er det, oppositionen har angrebet, men det er det, der giver beskæftigelsen, og det er det, der gør, at statsministeren har ret, når han siger, at vi fremrykker investeringer, der både letter infrastrukturen og giver beskæftigelse. Og det vil det gøre.

Jeg vil gerne sige til hr. Ikast og til hr. Svend Heiselberg – men det er navnlig til hr. Svend Heiselberg – at vi selvfølgelig ikke tager regeringens lovforslag tilbage, ligesom jeg kan forstå, at hverken hr. Svend Heiselberg eller hr. Ikast vil tage det forslag, som de nu har opretholdt i Folketinget, tilbage. Det synes jeg er ærgerligt, for der er i grunden en meget lille forskel – en forskel, der går ud på, at vi kan være enige om at gennemføre det, der er be-

[Trafikministeren]

sluttet, og det, vi har aftalt, og lad os så se på det andet en gang til.

Det ville have været trafikpolitisk klogt – og jeg mener også politisk klogt – om Venstre og De Konservative havde taget dette realistiske udgangspunkt, når det drejer sig om et spørgsmål, hvor partierne selv er uenige om anvendelsen og prioriteringen af opgaverne, frem for at køre et løb på nogle overskrifter i en avis, som i øvrigt ofte er misciteret.

Jeg vil bede Venstre og De Konservative om at overveje at være med i en trafikpolitisk udvikling på nøjagtig samme grundlag, som de stemte for trafikplanen den 5. november 1992. Det ville der have været konsekvens i.

Hr. Tommy Dinesen var inde på, at vi ud over den vej, som altså ikke er nogen bestemt vej, og som ikke bliver påbegyndt på noget bestemt tidspunkt, som der ingen penge er til, og som ikke afsluttes på noget bestemt tidspunkt, burde se på andre strækninger. Heri er jeg fuldstændig enig og vil gerne kvittere, som hr. Bilgrav-Nielsen også har gjort, for SF's realistiske holdning over for de beslutninger, som skal træffes i trafikpolitisk sammenhæng.

Jeg skal slutte med at besvare det spørgsmål, som hr. Bilgrav-Nielsen stillede mig vedrørende Silkeborg, og sige – det svarer i øvrigt til, hvad jeg har sagt under spørgetiden – at der er en selvstændig begrundelse for at etablere vejen fra Herning til Bording og fra Låsby til Århus. Det trafikale grundlag og infrastrukturen tilsiger, at vi kan gøre det, uden at man af den ene grund er bundet til at binde vejene sammen.

Men jeg må også sige til hr. Bilgrav-Nielsen – og det håber og tror jeg vi er enige om – at vi naturligvis nu er optaget af at få en fornuftig løsning også omkring Silkeborg. Men jeg bør bare gøre opmærksom på, at hr. Bilgrav-Nielsen har ret i, at den vej, der er foreslået, går næsten maksimalt igennem naturfredede områder. Derfor er der et rimeligt udgangspunkt i at se, om der er andre løsninger i det område. Jeg kan sige, at alle muligheder er åbne i dette område, og vi er optaget af at finde en løsning, også på den resterende strækning på området omkring Silkeborg.

Jeg skal slutte af med at sige, at jeg føler, at denne debat har været med til at sætte både regeringens trafikpolitik og oppositionens trafikpolitik i rimelig position og forhold til hinanden.

(Kort bemærkning).

Helge Sander (V):

Jeg må tilstå, at jeg synes, det er lidt trist at opleve en trafikminister, der i den grad gennem adskillige timer har været trængt i defensiven, bruge ord som »beskæmmende« og »hult« om de spørgsmål, som Det Konservative Folkeparti og Venstre har stillet nu nonstop gennem hele eftermiddagen. Når jeg synes, det er trist, er det, fordi trafikministeren ikke har formået at svare på dem og nu igen i en svarrunde kun beskæftiger sig med de partier, som omtaler ham og regeringens forslag rosende. Det synes jeg er beskæmmende og særdeles hult.

Efter at have oplevet spørgetiden i dag, hvor det haglede ned over trafikministeren i mere end en time med spørgsmål, og hvor det lykkedes trafikministeren end ikke at svare på de mest centrale, er der måske anledning til, at man tager den sag op i Folketinget, således at vi bliver nødt til at lave det sådan med denne regering, at der er ét spørgsmål og ét svar, så man ikke oplever de omgælder igen og igen.

Og så tillader trafikministeren sig minsandten at tale om farce, samtidig med at han taler om helhed i trafikplanlægningen. Hvilken helhed er der i at lave en motorvej, der går fra Århus til Herning, hvor man tager midterstykket ud? Det er en farce, så det forslår.

Endvidere har både trafikministeren og andre kørt stærkt frem med spørgsmålet om forsinkelsen – forsinkelse i forhold til hvad? Det er selvfølgelig korrekt, at der ikke er tale om forsinkelse i forhold til en dato, fordi der ikke har været dato på, da Folketinget ikke fik tid til at behandle det forslag, som den gamle regering fremsatte. Men det må da stå helt lysende klart, at når man med lovforslag nr. L 180, der er til behandling i dag, fjerner projekteringsbemyndigelsen til alle linier fra Holstebro-Herning-området til Trekantområdet, er der i hvert fald tale om en forsinkelse, for så bringer man den fase, man er inde i, ned på et lavere niveau, end hvis man er i projekteringsfasen og er klar til at gå ind i anlægsfasen. Det er jeg overbevist om at der er flere end trafikministeren der kan finde ud af.

Endelig skal jeg sige, at jeg nærer et stærkt håb om, at trafikministeren føler anledning til at komme i det midt- og vestjyske område bl.a. for at tale med de folketingsmedlemmer, der er

[Helge Sander]

valgt dér, for det er jo ganske andre bemærkninger, vi hører til dette lovforslag, når vi lytter til vores lokalradio og vores lokal-tv, som hr. Svend Heiselberg ganske rigtigt var inde på i sit indlæg. Jeg glæder mig til, at vi får det private forslag fra Venstre og De Konservative til afstemning i Folketinget – det håber jeg vi gør på et tidspunkt – således at man kan se, om der er 90 mandater bag det, som regeringen i dag foreslår. Jeg tvivler meget stærkt.

Og hvis statsministeren skal holde sine ord fra Ikast mandag aften, så er det end ikke hele regeringen, der står bag det, som trafikministeren har stået og prædiket for Folketinget i dag i op til flere timer. Jeg synes, det er beskæmmende.

(Kort bemærkning).

Aagaard (KF):

Jeg vil gerne sige til trafikministeren, der talte om, at han var beskæmmet især over at høre de konservative politikere, at jeg bestemt ikke føler mig personligt beskæmmet over kritikken for så vidt angår A 15. Jeg mener, at den tilslutning, vi har givet til den tidligere trafikministers forslag, indeholdt den helt nødvendige tid, som der også var tilslutning til fra samtlige partiers trafikpolitiske ordførere undtagen SF's forud for fremsættelsen, til at gennemføre den nødvendige fredningssag, som kan gennemføres i respekt for den tidsplan, der må ligg.

I Silkeborg har vi det, som nogle vil kalde et problem, men som vi andre kalder et privilegium, at lige meget hvilket verdenshjørne vi vender os imod, har vi en utrolig flot natur. Det er et miljø, som vi lokalt er lykkelige for og gør alt for at udvikle. Men miljø er også mere end naturmiljø.

Som en af mine medborgere forleden skrev i vor lokale avis, er miljø i højeste grad et spørgsmål om menneskemiljø – et hensyn til den store koncentration af mennesker, der er i Silkeborg by. Det er et hensyn, jeg ved har været helt afgørende for Silkeborg Byråds afvisning af den motortrafikvejsløsning, som der har været på tale med hensyn til Ringvej. Det er et hensyn, som Vejdirektoratet har fulgt, og det er et hensyn, som også Århus Amtsråd har fulgt. Derfor tror jeg, at der ikke er nogen – måske med undtagelse af De Radikale – der vil være med til dette overgreb på titusinder af silkeborgensere.

Der må skaffes en nødvendig løsning på at binde de to stumper sammen, og vi beder ikke om en løsning, der går på langs ad Gudenåen, men på det bedst tænkelige fredningssted gennemfører en krydsning af Gudenåen, som vi har gjort i 1930'erne med en baneløsning, i 1950'erne med den nuværende Ringvejsløsning. Det må være acceptabelt at gennemføre også i 1990'erne.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Man kunne jo næsten høre af hr. Helge Sanders engagement så sent på dagen, at han tidligere på dagen har været bundet til formandsstolen her i Folketinget og derfor ikke har fået afløb for sin trang til at deltage i debatten.

Hr. Helge Sander førte sig frem her med nogle meget krasse bemærkninger om trafikministerens indlæg. Det påfaldende ved dagens debat er ikke de nødvendige og rigtige svar, som trafikministeren har givet, men den totale hulhed, der har været i indlæggene fra V- og K-siden og også nu fra hr. Helge Sanders side.

Hr. Helge Sander siger, vi skal ud og tale med vestjyske folketingsmedlemmer. Ja tak, det gør jeg gerne; jeg kommer der meget i forvejen og ved også godt, at der i denne tid, fra nu af og frem til kommunalvalgene i efteråret, vil være et bombardement imod Folketinget for at få Folketinget til at betale for snart det ene, snart det andet i lokalområdet; enhver kandidat til enhver borgmesterpost vil jo give indtryk af, at man er den rette mand/kvinde på posten, og at man kan servere varen: penge fra Folketinget til lokalområdet. Det kender vi til alle sammen. Og hr. Helge Sander ved bedre end andre, hvordan man fører sig frem, og gør det nu stærkt. Men det nytter ikke – det lyder hult – og det ved man også godt dér, hvor hr. Helge Sander kommer fra.

Vi er nødt til at være realistiske. Også fra et medlem af partiet Venstre kunne man måske forlange en vis realisme: Er det ikke Venstre, der hele tiden mener, at de offentlige udgifter er for høje? Er det ikke Venstre, som hele tiden synes, at der er for meget af det, som staten tager sig af, og for lidt af alt det andet?

Måske hr. Helge Sander skulle komme med det interessante forslag, som jeg har hørt andre overveje: I områder, hvor en betydelig del af

[Bilgrav-Nielsen]

det trafikproblem, der skal løses, er lokaltrafik, må lokalområdet selv være med til at betale.

Kunne det tænkes, at den nye borgmestercandidat i Herning ville gå ind for, at man i Herningområdet selvfølgelig kommunalt skal betale 30-40 pct. af omkostningerne ved en motorvej, hvis trafik for 30-40 pct.s vedkommende betjener lokaltrafik?

(Kort bemærkning).

Inger Stilling Pedersen (KRF):

For Kristeligt Folkeparti er det helt klart, at de stykker motorvej skal bindes sammen, og der er også tid til at gøre det. Det er jo ikke sådan, at fordi man nu begynder i hver sin ende, skal man være klar til det stykke i overmorgen. Der går år imellem.

Men vi kan i morgen begynde at undersøge forholdene omkring Silkeborg for at finde nogle alternative løsninger.

Dernæst vil jeg gerne sige til hr. Helge Sander – jeg ved ikke rigtig, hvilke ord jeg skal bruge – at det virker lidt manipulerende, når man bruger de vendinger, som man gør. Nu bliver den vej ikke til noget, nu vil vi gøre det, og nu skal man rigtig over i det vestjyske og blive skældt ud.

Jamen er det så mærkeligt, hvis man har bildt folk ind, at der ville ligge en motorvej eller motortrafikvej på stedet om ét eller to år? Jeg har endnu ikke i dag fået svar på, hvornår man havde regnet med at kunne køre på den vej, man havde ment man skulle have.

Det kunne jo godt være, at regeringen var klar på nøjagtig samme dato og tid. For selv om man ikke projekterer og anlægger nu, men måske først gør det til efteråret eller først i det kommende år, kan det udmærket gå lige så hurtigt. Man kan også sige: Hvor mange penge ville man spille ved at gøre det nu, hvor man overhovedet ikke er enige om, hvordan det skal være?

Jeg synes, det lyder, som om man ikke helt holder sig til sandheden.

(Kort bemærkning).

Helge Sander (V):

Over for hr. Bilgrav-Nielsen og indirekte vel også over for fru Inger Stilling Pedersen må jeg erkende at jeg brugte meget stærke ord. Men jeg kan sige, at jeg med megen omhu anvendte

præcis de udtryk, som trafikministeren anvendte i sit svar til Folketinget her i eftermiddag. Jeg noterede dem op, og så brugte jeg dem de passende steder og for at sætte det i relief, hvor stærkt trafikministeren svarede partier, som har haft forslag på bordet, men som man i dag forsøger at latterliggøre, fordi man udgør et flertal.

Der er kommet andre boller på suppen. Det har vi sandelig også mærket i dag. For man svarer ikke på de spørgsmål, der bliver stillet, og man negligerer de relevante ting, der ligger på bordet. Og det er det, jeg synes nødvendig-gjorde, at jeg brugte akkurat de samme udtryk, som trafikministeren brugte i sit svar.

Når hr. Bilgrav-Nielsen bruger ordet »hulhed«, synes jeg også, at det nærmer sig ufor-skammethed. Når det gælder de offentlige ud-gifter med hensyn til fremrykning af offentlig anlægsvirksomhed, er det noget, hr. Bilgrav-Nielsens parti og seks andre partier i Folketin-get har vedtaget i finanslovforliget. Deri er der ikke noget nyt.

Derfor forsøger hr. Bilgrav-Nielsen her at binde Venstre noget på ærmet, som ikke har med virkeligheden at gøre. Vi har erkendt, at det at fremrykke nogle offentlige investeringer, som ville komme senere i 1990'erne, måske var en god idé i den situation, vi står i nu med hen-syn til arbejdsløshed.

Endvidere prøver hr. Bilgrav-Nielsen også at virke overbevisende, når han taler om trafik-ken i Midt- og Vestjylland, som om det er lo-kaltrafik, man selv bør betale for.

Det er særdeles uheldigt for hr. Bilgrav-Nielsen, at der er en repræsentant for Venstre til stede i salen, der er repræsentant for områ-det, således at man ikke kan komme af sted med en sådan udtalelse, som er ufor-skammet over for et område, som eksporterer mere end noget andet område i landet.

Vi har også lokaltrafik. Men hvis der er no-gen, der har en trafik, der går langt ud over området, er det det område, som vi taler om her i dag, hvor der netop er den voldsomme eksport.

Kristeligt Folkeparti må jeg vende tilbage til i næste omgang.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Jeg henstiller, at ordførerne ikke ligefrem indgår i nogen konkurrence om at anvende værdiladede tillægsord i debatten.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det, som Venstre arbejder for, og det, som Venstre har talt for, er, at vi ikke ønsker en skævvridning af udviklingen i Danmark, og det, som er beklageligt, er den holdning, som De Radikale har indtaget, og hvor de har haft mulighed for at presse Socialdemokratiet til at være med til at sige nej til vejudbygningen i Midt- og Vestjylland.

Nu skal man huske på, når man kritiserer De Konservatives og Venstres forslag, at forslaget til dels er blevet fremsat, fordi vi forud har haft mange gode drøftelser om, hvad vi skulle komme med. Det er vel også derfor, statsministeren bliver holdt op imod de mange løfter, som statsministeren har givet. Statsministeren har givet løfte efter løfte om, at man skulle gennemføre og forbedre motorvejsforbindelser i Vestjylland, men det må vi konstatere at statsministeren er løbet fra, og der er god grund til, at de socialdemokratiske tillidsfolk indkalder statsministeren til et nyt møde ovre i hans valgkreds.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jo, men det er da interessant, når Venstre fører sig frem med krav om større offentlige udgifter. Det er da interessant, og det må hr. Helge Sander da undskylde mig, at det er da lykkedes Venstre at sætte det spor i dansk politik især igennem de seneste år, at her er vi ved et hjørnepunkt i Venstres politik. Så er det da interessant, at når det kommer til et emne som det, vi diskuterer her i dag, og som så stærkt kunne gavne det område – det erkender jeg – som hr. Helge Sander kommer fra, så er der næsten ingen grænser for, hvad man skal forlange af statens kasse.

Hvis vi nu ser på, hvordan de reelle forhold er, så er det rigtigt, at omkring Herning er der behov for en vejudbygning, præcis som regeringslovsforslaget indeholder. Ønsket opfyldes, kravene opfyldes, hvad er det så, hr. Helge Sander vil derudover? Jo, han vil have vedtaget det andet forslag, som V og K står med, og hvor de to partier ikke har kunnet finde ud af indbyrdes at vælge mellem de to linieføringsmuligheder sydpå. Det skal Folketinget gøre, siger de, og de er rygende uenige indbyrdes

om, hvad der skal vælges. Hr. Helge Sander kan ikke engang fortælle os, hvad det er, der skal ske, dersom det forslag, han selv er medforslagsstiller til, skal gennemføres her i Folketinget. Hvad vil han egentlig stille op?

Jeg tror, at vi skal befri hr. Helge Sander for den uhyggelige afsløring, vi kommer frem til den dag, der skulle stemmes om det forslag, for så vil nemlig de to V-K-partier splittes totalt.

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Jeg beder undskylde, at jeg i min svartale måske har overset hr. Helge Sander, men vil bare godt præcisere, at det er muligt, at det opfattes hos Venstre og De Konservative som en meget skarp kritik med de ord, jeg har anvendt, men jeg konstaterede faktisk, at hr. Helge Sander og De Konservative har stillet mange spørgsmål om regeringens politik, men ikke har kunnet svare fyldestgørende, når de samme spørgsmål er stillet til deres egen politik. Det skyldes den kendsgerning, at der ikke er en reference til en bestemt vej, til et bestemt tidsforløb, til en bestemt finansiering overhovedet, og dette vil jeg bare gerne have lov til at konstatere.

Derfor er hr. Helge Sander i samme situation som jeg, når man spørger om tiden. Tiden i forhold til hvad? Jeg vil tro, at det forholder sig på samme måde, hvis man spørger, om der er mistet tid i forhold til dommedag, og det er min opfattelse, at hr. Helge Sander måske har det nogenlunde på samme måde i det her spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Helge Sander (V):

Lad mig så modsat berolige trafikministeren lidt, for ministeren havde ikke overset mig. Jeg havde ganske enkelt ikke ordet før ministeren, men det var ministerens meget voldsomme ordvalg, der gjorde, at jeg følte, at det var nødvendigt.

Med hensyn til rækkefølgen er det jo pudsig, at trafikministeren og andre af de trafikpolitiske ordførere i dag vender tingene på hovedet, når vi taler om tidspunkt. Det gælder også fru Inger Stilling Pedersen. Vi har sjældent i de indledende faser af udbygningen af vore veje talt om sluttidspunkter, men vi har hele tiden talt om en prioriteret rækkefølge, hvor vi undersøgte forholdene og satte de for-

[Helge Sander]

skellige ting i gang. Det tror jeg alle må give mig ret i. Det, der så sker nu, er, at vi har et forslag om en sydgående løsning, hvor vi er i den fase, at vi har et projekteringsforslag. Den fjerner rødkløverregeringen i dag, således at man er på nulpunktet. Det må da være en forringelse, og hvis det er således, at man fjerner dette forslag og bringer det ned på et lavere niveau, så må man da være længere fra målet, og hvis det er således, at man ikke kan forstå det, så må jeg tilstå, at så opgiver jeg.

Men i øvrigt må jeg sige til fru Inger Stilling Pedersen, at et er motorvejene øst-vest, det tror jeg også løser sig, for det er kun et spørgsmål om tid – vi skal igennem et valg osv., og så skal vi nok få det klaret – men med hensyn til den sydgående mener jeg, at jeg har en vis ret til og en vis forventning om, at der fra Kristeligt Folkeparti blev svaret lidt anderledes, end der gjorde her i dag, for Kristeligt Folkepartis gruppeformand har sagt – og det er ikke blevet tilbagevist – i en femspaltet overskrift på forsiden af Ringkjøbing Amts Dagblad, at det lovforslag, vi har her i dag, L 180, det gælder ikke for Kristeligt Folkeparti, da det ikke er blevet godkendt. Det står der ordret – det er aldrig blevet tilbagevist, og jeg har det i kopi – og derfor må jeg tilstå, at jeg er overrasket over, hvis Kristeligt Folkepartis ordfører i dag med stor stemmestyrke kan sige, at hele Kristeligt Folkeparti støtter dette forslag.

(Kort bemærkning).

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Nu kan man jo ikke altid tro på avisoverskrifter, selv om de er 5-, 6-, 7- eller 8-spaltede. Hele gruppen er enig, der er overhovedet ingen diskussion om det. Jeg synes, hr. Helge Sander bygger på en stor illusion. Han prøver på at bilde folk ind, at hvis vi nu får den her projektering igennem, så skrider det bare derudad. Og når vi siger, at nu skal vi undersøge noget først, men vi fastholder, at vejen skal være der, så hedder det, at så bliver den sat tilbage. Det, det gælder om, det er den dag, hvor folk kan køre på vejen. Men man vil gerne berolige her op til valget og sige: Nu har vi sikret den her vej. Så kan det godt være, at den slet ikke bliver til noget alligevel.

Kristeligt Folkeparti har aldrig sagt ja eller nej til C- eller H-løsninger. Vi har sagt, den skal være der. Men så kommer der pludselig et

forslag fra den forhenværende trafikminister, uden at vi overhovedet har haft tid til at drøfte det eller snakke om, om det skal være den ene eller den anden løsning.

Kristeligt Folkeparti står fast på – i den gruppe, vi har nu – at der skal være en forbindelse derved, og jeg mener personligt, at det bør være en motorvej. Men vi har tid til at lave de undersøgelser, der skal til, og jeg kan ikke få at vide, hvornår man har tænkt sig der skulle køres på den vej. Det er jo det, det drejer sig om.

Som jeg nævnte før, har vi haft motorvej i Nordjylland på bedding i lang, lang tid. Men man bilder altså folkovre i Vestjylland ind, at nu projekterer vi, og så kan I bare om nogle få år komme til at køre på vejen. Er det ikke illusion?

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Jeg vil også gerne give udtryk for, at spørgsmålet om, hvor tæt vi er på målet, ikke er bestemt af tidspunktet for, hvornår en anlægslov vedtages. Jeg skal gøre opmærksom på, at der ligger anlægslove helt tilbage fra 1960'erne, som ikke er gennemført endnu. Og det er, fordi vi efterfølgende har fundet ud af, at det måske ikke er så klogt at gennemføre dem, eller der er nogle andre ting, der presser sig mere på. Det er ikke tidspunktet for en anlægslovs vedtagelse, der er bestemmende for, hvornår vi når målet. Det er spørgsmålet om, hvornår anlægget optages på finansloven, og her skal jeg gøre opmærksom på, at VK-regeringen ikke i oplæg til finansloven for 1993 og de budgetoverslagsår, der følger efter, 1994, 1995 og 1996, overhovedet havde tænkt på at tage en eneste krone ind på budgetterne til de veje, vi diskuterer i dag, og derfor er det hult, når vi ser det forsøg fra De Konservative og Venstre på at få det til at se ud, som om der nu bliver mindre anlægsaktivitet med den anlægslov, som nu ligger til vedtagelse fra den nye regerings side. Det er jo ikke korrekt. Det er netop bl.a. på grund af en indsats fra Socialdemokratiets side, at vi overhovedet har fået anlæggene optaget på finansloven. Det synes jeg hr. Helge Sander skylder at bekræfte.

(Kort bemærkning).

Helge Sander (V):

Jeg vil gerne starte med et spørgsmål til fru Sonja Mikkelsen. Når vi nu taler om veje, er man så nærmere målet, når man har projekteringsforslag, eller når man ikke har noget?

Med hensyn til det øvrige må jeg sige, at fru Sonja Mikkelsen ved udmærket godt, hvordan det foregår med hensyn til økonomien, og man er i hvert fald startet flot fra regeringens side med i det mindste at fjerne 20 mio. kr. af de penge, som skulle have været brugt til det her formål, så indtil videre går det tilbage både med hensyn til økonomi og med hensyn til planlægning.

Så vil jeg lige sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at han taler om, at Venstre går ind for ekstra offentlige udgifter. Nej, det er fuldstændig forkert udlagt tekst igen, men måske er hr. Bilgrav-Nielsen ved at være træt. Jeg henholder mig alene til finansloven og de drøftelser, der var i den forbindelse, og til, hvad der står i finansloven.

Så synes jeg nok, det er en lille uforkammet, at hr. Bilgrav-Nielsen begynder at drage den kommunale valgkamp ind i det. Rent faktisk kan jeg dokumentere sort på hvidt, at det her har jeg kæmpet hårdt for siden 1987, og der er trods alt gået en 5-6 år siden da.

Men til fru Sonja Mikkelsen: Hvornår er man nærmest målet?

(Kort bemærkning).

Lysholm Christensen (KRF):

Over det interne højtaleranlæg hørte jeg, at hr. Helge Sander har citeret fra Ringkjøbing Amts Dagblad, hvor der har været nogle udtalelser fra mig om disse motorveje. Det er det, der kalder mig på talerstolen.

Hr. Helge Sander ved jo godt, som det er blevet sagt mange gange i dag, at der aldrig er truffet nogen beslutning om, hvornår spaden eller gravkøen skulle sættes i jorden, når det gælder en linieføring fra Holstebro og sydpå. Der er nogle planer om at bygge en vej derudad, og den tanke støtter jeg varmt. Der er behov for en vejføring fra Holstebro over Herning og sydpå til Trekantområdet. Men det har aldrig været besluttet, hvornår gravkøen skulle i gang, og hvornår bilerne kunne begynde at køre på vejen.

Det, der nu sker, er så, at der bliver lavet en samlet vurdering af de behov, vi har på vejbyg-

ningsområdet – det kan jeg ikke have noget imod – og derfor er mit budskab til hr. Helge Sander nu, at jeg vil være en af dem, der holder regeringen fast på, at den vejføring ikke må glemmes. Den skal hverken glemmes eller ud-sættes, men den skal ind i en samlet vurdering, og dermed er der ikke sket noget overhovedet i forhold til, hvad der tidligere er besluttet. Det eneste er den projekteringslov, der blev taget af bordet, men det behøver ikke at betyde, at vejen bliver glemt og gemt. Jeg skal i hvert fald gøre mit til, at det ikke sker.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Formanden skønner, at vi nærmer os et tidspunkt, hvor der ikke kan tilføres denne debat nye synspunkter af betydning, hvorfor jeg mener, at vi må kunne slutte debatten om disse lovforslag meget hurtigt.

Men der er endnu et af medlemmerne, der har bedt om en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Helge Sander (V):

Ja, for man må jo formode, at en minister kan svare, når medlemmerne ikke kan.

Jeg har to gange spurgt fru Sonja Mikkelsen, hvornår man er nærmest målet: Når man har et projekteringsforslag, eller når man ikke har noget? Derfor vil jeg vende spørgsmålet til trafikministeren, for jeg får jo ekstra lyst til at få svar på spørgsmålet, når jeg hører hr. Lysholm Christensen, som forsøger at forklare, at han går ind for en motorvej, samtidig med at han nu fjerner de forudsætninger, der var skabt. Den er sandelig svær at forklare også i Ringkjøbing Amts Dagblad.

Men jeg håber, trafikministeren kan svare, da fru Sonja Mikkelsen ikke kan.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagenes overgang til anden (for forslaget til folketingsbeslutnings vedkommende anden (sidste)) behandling
vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Jeg foreslår, at lovforslagene og forslaget til

[Første næstformand]

folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. 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 lovforslag nr. L 186:

Forslag til lov om ændring af lov om mærkning og oplysningspligt vedrørende forbrug af energi.

Af energiministeren (Jann Sjørnsen).
(Fremsat 10/2 93).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling**Tove Lindbo Larsen (S):**

Dette lovforslag er en opfølgning af et rådsdirektiv om angivelse af husholdningsapparaters energi- og ressourceforbrug ved hjælp af mærkning og standardiserede vareoplysninger.

Det overordnede formål er at mindske energiforbruget i husholdningerne ved at motivere forbrugerne til at se efter disse oplysninger ved køb af energiforbrugende husholdningsapparater, men også at tilskynde producenterne til at fremstille produkter med et lavt energiforbrug.

Det nye i dette direktiv i modsætning til det, der blev gennemført i 1982, er, at der skal udarbejdes et standardiseret oplysningsskema ud over mærkningen, og det gælder selvfølgelig for alle EF-landene.

Mærkningen og oplysningsskemaet skal følge varen, uanset om det sælges ved direkte detailhandel eller gennem postordre. Både mærkning og oplysningsskema er lovpligtigt eller rettere bliver det. Det lovforslag, vi behandler i dag, er grundlæggende, dvs. en rammeordning, det første skridt på vejen, kunne man sige. Efterfølgende skal der vedtages en lov efter et gennemførelsesdirektiv for hver enkelt type apparat, eksempelvis køl og frys, vaskemaskine, tørretumbler osv.

Filosofien bag disse detaljer er at harmonisere oplysningerne, hvad jeg kan være godt tilfreds med. Det kniber mere med tålmodigheden med at få tingene gennemført. Det er så

indlysende en fordel både energipolitisk, forbrugerpolitisk og miljøpolitisk, at jeg indtrængende opfordrer ministeren til at lægge megen energi i at få gennemførelsesdirektiverne igennem i EF og herefter implementere det hurtigst muligt i Danmark.

Jeg har selvfølgelig læst fremsættelsestalen. Måske var det stærkere, om ministerens intentioner kom til at stå i bemærkningerne til forslaget, og der kunne også stå noget om de forventninger, ministeren har til at kunne gennemføre noget allerede i foråret 1993. Jeg håber, det nås, foråret er jo snart over os, og mange opgaver trænger sig på.

Det allerbedste skridt ville være, om man kunne lave nogle normer for energiforbruget. Det er allerede i gang andre steder i Europa, og jeg er ganske sikker på, at vi ville kunne blive enige om i Energiudvalget, at normer er væsentlige for at mindske energiforbruget i det hele taget.

Men når jeg er så optaget af at få mærkningen af disse oplysninger frem, hænger det sammen med opfyldelsen af et længe næret forbrugerønske. Yderligere blev jeg inspireret af den rapport, Energiselskabet ARKE har fremsendt til Det Energipolitiske Udvalg om projektet »Elbesparelser hos danske forbrugere«. Heraf fremgår det tydeligt, at der virkelig er noget at spare dels gennem nye energivaner, dels ved brugen af lavenergiudstyr i husholdningerne. Hvor meget der kan spares, afhænger naturligvis både af familiernes adfærd og af omfanget af lavenergiudstyr. Alt kan selvfølgelig ikke udskiftes på én gang.

Min konklusion er, at Socialdemokratiet er positivt over for en hurtig gennemførelse af dette lovforslag som første skridt på vejen og ser hen til en hurtig opfølgning af gennemførelseslovene, som vi forhåbentlig snart får på bordet sammen med det allerbedste: normer for energiforbruget.

Aagaard (KF):

Da vor ordfører, hr. Per Tærsebøl, ikke kan være til stede, skal jeg på hans og Det Konservative Folkepartis vegne tilslutte mig det af energiministeren fremsatte lovforslag. Det er efter vor opfattelse en god idé at give alle de omhandlede elapparater ensartede regler for mærkning, så brugerne kan se, hvad energiforbruget er.