

Jeg tror meget på Femernprojektet, men er hr. Keld Albrechtsen ikke enig i, at det var min forgænger, hr. Jacob Buksti, som trafikminister, der lavede dette forlig? Så er det da ikke noget at hænge mig op på, som mit flagskib. Jeg er da selvfølgelig nødt til, når der er lavet et forlig, at fremsætte et forslag for Folketinget. Ellers ville hr. Keld Albrechtsen med sikkerhed sige: Hov, den minister må gå af. Det synes jeg er sådan lidt overdrevet.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

11) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 95:

Forslag til folketingsbeslutning om at se bort fra linjeføringen gennem Gudenådalen nord for Silkeborg (Resendal-linjen) i det fortsatte arbejde med etablering af motorvejsstrækningen fra Bording til Låsby over Silkeborg.

Af Jørn Jespersen (SF) m.fl.

(Fremsat 21/2 2003).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Forslaget, som vi skal behandle, vedrører linjeføring fra motorvejen Herning-Århus ved Silkeborg. Forslaget opfordrer regeringen til at se bort fra det ene af de to linjeføringsforslag, Resendallinjen, som Vejdirektoratet har undersøgt i en VVM-redegørelse i forbindelse med projektet, der blev offentliggjort sidste efterår. Endvidere opfordres regeringen til at sikre, at der udarbejdes en VVM-vurdering af den af hr. Jakob Løchte foreslåede kombilinjé, og at en eventuel ophævelse eller ændring af fredningen sker efter

den normale procedure, som er beskrevet i naturbeskyttelsesloven, og ikke gennem en særlig bestemmelse i anlægsloven.

Overvejelserne om linjeføring fra motorvejen ved Silkeborg har stået på i mange år. Diskussionen har især gået på, om motorvejen skal føres nord om byen eller gennem Silkeborg by, men der har undervejs været bragt mange forskellige linjeføringsmuligheder i forslag.

Efter at Folketingets Trafikudvalg i begyndelsen af år 2000 havde besøgt området ved Silkeborg, blev det besluttet at miljøundersøge to hovedforslag. Det er disse to forslag, der er beskrevet i Vejdirektoratets VVM-redegørelse. De to forslag er henholdsvis Resendallinjen nord om Silkeborg og ringvejslinjen gennem byen.

Vejdirektoratet har i forbindelse med den offentlige høring vedrørende VVM-redegørelsen modtaget godt 100 skriftlige høringssvar, men har endnu ikke fremsendt en indstilling til Trafikministeriet i sagen.

Jeg har imidlertid ud fra de henvendelser, jeg har modtaget, og de mange artikler og læserbreve, der har været i pressen, kunnet konstatere, at der lokalt fortsat er en betydelig uenighed om, hvilken løsning der bør gennemføres. Jeg vil derfor heller ikke lægge skjul på, at jeg mener, at vi står over for en vanskelig politisk opgave, når vi skal beslutte, hvordan vi kommer videre.

Kl. 20.05

Jeg har tidligere i forbindelse med fremsendelsen af Vejdirektoratets VVM-redegørelse til Trafikudvalget stillet i udsigt, at jeg vil vende tilbage til udvalget om sagen, når jeg har modtaget Vejdirektoratets indstilling. Dette tilsagn gentager jeg naturligvis her og nu.

Jeg mener på den baggrund, at det vil være u hensigtsmæssigt, hvis vi nu, inden vi har fået Vejdirektoratets indstilling, træffer beslutning om helt at udelukke Resendallinjen. En beslutning om helt at udelukke denne linje vil jo reelt betyde, at vi samtidig binder os til i givet fald at føre motorvejen gennem Silkeborg, i hvert fald et stykke ad vejen. Regeringen kan derfor ikke støtte beslutningsforslaget.

Når det er sagt, vil jeg dog samtidig gerne sige, at jeg ser nogle positive elementer i forslaget, idet det ser ud til, at SF har ændret sin hidtidige motorvejsfjendske holdning. SF foreslår nemlig, at regeringen sikrer udarbejdelse af en VVM-vurdering af den alternative linjeføring, der er foreslået af Jakob Løchte i forbindelse med høringen vedrørende VVM-redegørelsen.

Dette forslag går ud på at kombinere den vestlige del af Resendallinjen med den østlige del af ringvejslinjen og videreføre motorvejen gennem den nordøstlige del af Silkeborg. Formålet med forslaget er ifølge forslagsstilleren at undgå at berøre den fredede Gudenådal samt Silkeborg Langsø ved Vestre Ringvej. Til gengæld gennemskærer linjen erhvervsområder og et stort grønt område i Silkeborg. Det er her vigtigt at understrege, at forslaget fra Jakob Løchte netop går på en motorvej.

Når SF foreslår, at man skal VVM-vurdere dette forslag, går jeg derfor ud fra, at SF også er indstillet på i givet fald at støtte en motorvej i denne linjeføring. Det giver jo ikke megen mening at foreslå, at man skal VVM-vurdere kombilinen, hvis man på forhånd har den holdning, at der slet ikke skal være en motorvej ved Silkeborg.

Jeg er derfor glad for det signal, SF her sender, om, at man ikke fuldstændig afviser en motorvej. Det synes jeg er positivt, ligesom da jeg for et øjeblik siden hørte hr. Jørn Jespersen sige ja til Ønslev-Sakskøbing-forslaget. Det glædede mig meget.

Som jeg oplyste i mit svar af 31. januar 2003 på spørgsmål nr. S 1457 fra hr. Morten Homann, foretager Vejdirektoratet i forbindelse med sin behandling af de indkomne høringsforslag en vurdering af kombilinen. Jeg oplyste samtidig, at jeg vil overveje, om kombilinen skal undersøges nærmere og i givet fald på hvilket detaljeringniveau, når jeg har fået Vejdirektoratets endelige vurdering.

Jeg mener stadig, at det rigtige vil være, at vi venter med at tage stilling til, om der skal gennemføres en VVM-vurdering af kombilinen, til vi har set Vejdirektoratets vurdering og indstilling.

Med hensyn til beslutningsforslagets sidste del, der vedrører spørgsmålet om at respektere fredninger og proceduren for eventuel ophævelse af fredningsbestemmelserne, skal jeg henvise til miljøministerens beskrivelse og besvarelse af 10. januar 2003 af spørgsmål 155 fra Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.

Miljøministeren har i sit svar anført, at det er regeringens principielle holdning, at fredninger er et vigtigt element i den samlede beskyttelse af vores natur- og landskabsværdier, og at den fremgangsmåde for ændringer af eksisterende fredninger, som er beskrevet i naturbeskyttelsesloven, derfor som altovervejende hovedregel bør følges.

Regeringen vil dog ikke udelukke, at det i enkelte tilfælde efter en konkret vurdering kan være hensigtsmæssigt i stedet for at foreskrive sådanne ændringer i en anlægslov. Miljøministeren gjorde i den forbindelse opmærksom på, at det er Folketinget, der tager stilling hertil ved behandling af de enkelte forslag til anlægslov.

Som sagt, jeg er glad for, at vi får en debat om denne vigtige sag. Man kan sige, at vi her har en første tilkendegivelse af nogle af de ting, vi skal tage stilling til i løbet af en relativt kort tid.

Guðrun Laub (V):

Venstre kan ikke støtte SF's forslag. SF ønsker med dette beslutningsforslag at foregribe begivenhedernes gang.

Motorvejen mellem Århus og Herning er absolut tiltrængt. Strækningen mellem Herning og Bording blev indviet i oktober 2002, og der er nu ved at blive anlagt motorvej på strækningen mellem Låsby og Århus, som forventes at åbne i 2003. Efter åbningen af disse strækninger mangler stykket mellem Bording og Låsby. Trafikken på hovedlandevejen gennem Silkeborg ligger i dag på ca. 14.000 biler i døgnet.

Kl. 20.10

I Trafikinvesteringsplanen, som regeringen har offentliggjort her for nylig, er der projekteret med en etape mellem Bording og Funder til ca. 600 mio. kr., der kan sættes i gang som delstrækning. Det er jo i hvert tilfælde en god ting, at det stykke kan blive bragt i orden, men strækningen mellem Funder og Låsby mangler stadig, før motorvejen er fuldt udbygget mellem Århus og Herning.

Problemet ligger i placeringen i forhold til Silkeborg. Der er lavet en VVM-redegørelse, hvor to hovedlinjer er taget med ind i vurderingen. Den ene følger Ringvejen og fortsætter delvis nedgravet langs Silkeborg og Langsø, og den anslåede pris er ca. 4,3 mia. kr. Den anden er den såkaldte Resendallinje, der går nord om Silkeborg med en bro over Gudenåen til en anslået pris på ca. 2,2 mia. kr.

Silkeborg Kommune foretrækker Resendallinjen, mens Gjern Kommune har udtalt sig imod denne løsning. I VVM-redegørelsen er der nævnt flere varianter til hovedlinjeføring, nemlig Linålinjen og Nebellinjen. På privat initiativ er der desuden fremkommet et forslag, den såkaldte kombilinj, som også er nævnt i SF's beslutningsforslag. Initiativtagerne har været i deputation i Trafikudvalget. Yderligere en gruppe borgere er fremkommet med et forslag, som kal-

des Silkeborglinjen, og de har også været i deputation i Trafikudvalget.

VVM-redegørelsen har været sendt ud i offentlig høring, og sagen ligger i øjeblikket i Vejdirektoratet, der ventes at komme med en vurdering af høringssvarene og en indstilling til ministeren, som vi netop har hørt fra ministeren.

SF vil med beslutningsforslaget have Resendallinjen fjernet og sat særlig fokus på kombilinjens. Det er halsløs gerning på nuværende tidspunkt at afskære sig selv fra at bruge en af de mulige løsningsmodeller. Det er så usagligt, at selv SF skulle holde sig for god til på denne måde at forsøge at sabotere et seriøst arbejde for at nå det rigtige resultat.

SF's begrundelse har da heller ikke noget konstruktivt med motorvejsprojektet at gøre, men henviser til statsminister Anders Fogh Rasmussens bog fra 1993, »Fra socialstat til minimalstat«, og det er side 177. Det har givet mig en kærkommen anledning til at genlæse bogen, og det glæder mig, at de fire SF'ere, der er forslagsstillere, har studeret den grundigt. Men SF'erne tager vist fejl, når de tager statsministerens bog til indtægt for deres beslutningsforslag, for statsministeren ønsker nu nok også et fyldestgørende beslutningsgrundlag, før en beslutning træffes.

Venstre stemmer imod SF's beslutningsforslag, og jeg kan meddele, da den konservative ordfører ikke kan være til stede i dag, at Det Konservative Folkeparti heller ikke kan støtte SF's beslutningsforslag.

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Fru Gudrun Laub har fuldstændig ret i, at vi er inspireret af statsministerens bog »Fra socialstat til minimalstat«, og vi har også genlæst den i denne sammenhæng.

Jeg kan sige, at helt generelt bryder vi os meget lidt om den, men der er ét afsnit, som vi synes er rigtig godt, og det er ganske rigtigt på side 177, hvor statsministeren skriver:

»I nogle år har jeg hver sommer padlet i kano på Gudenåen med mine børn, der er simpelt hen intet, der i den grad er sundt for øjet og godt for sjælen som at glide ned ad strømmen i Gudenådalens enge langt fra verdens støj og ét med naturen. Og jeg bliver virkelig harm ved tanken om, at sådanne naturområder kunne blive ødelagt af vandforurening, trafikkanlæg eller andet af industrisamfundets frembringelser.«

Derfor vil jeg gerne have at vide, hvordan fru Gudrun Laub med så stor sikkerhed kan mene, at statsministeren også vil stemme imod det her forslag. Han er jo rigtig harm i øjeblikket ved tanken om, at Venstre kunne finde på at støtte en motorvej gennem et så værdifuldt naturområde.

Mit spørgsmål er: Er fru Gudrun Laub helt sikker på, at der er enighed i Venstres gruppe, inklusive statsministeren, om ikke at afvise en motorvej gennem Gudenådalens?

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Det var et overordentligt smukt citat.

Det, der kalder mig herop, var fru Gudrun Laubs bemærkning om, at denne motorvejsstrækning skulle være påkrævet. Det synes jeg godt nok er en meget stærkt påstand.

Kl. 20.15

Jeg vil spørge fru Gudrun Laub, om hun er klar over, at i den ende af motorvejen, som starter i Århus, har man fundet det nødvendigt at føre motorvejen ind igennem en kommunal lokalvej. Det er Edvin Rahrsvej, kan jeg oplyse til fru Gudrun Laub. Mere trafik er der altså ikke på den motorvej, end at man har fundet, at den sagtens kunne passere igennem et tætbeholdt boligkvarter på en lokal kommunevej.

Man har altså ikke fundet det nødvendigt at lave en motorvej. Man har tværtimod fundet, at beboerne i Gellerupparken sagtens kunne leve med, at man fører hele trafikken fra motorvej ind på deres kommunevej. Så skal man ikke komme og sige, at den motorvej er påkrævet, for så ville det vel også have været påkrævet, at der var motorvej på det stykke. Man har åbenbart veget tilbage fra at bygge en motorvej ind gennem Gellerupparken.

Det hænger simpelt hen bare ikke sammen, vil jeg sige til fru Gudrun Laub. Jeg kunne godt tænke mig at vide, om Venstre har sat sig ind i, hvad trafikbehovet egentlig er i det område.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg hæftede mig ved, at Venstres ordfører mente, at beslutningsprocessen kortsluttede, hvis SF's forslag blev fulgt. Jeg synes egentlig, at SF's forslag går ud på det helt modsatte. SF ønsker netop at udvide beslutningsgrundlaget, så man er sikker på, at man har undersøgt alle muligheder. Det eneste sådanne definitive er, at man skal overholde fredningsbestemmelserne og lade

være med at smadre det måske smukkeste naturområde i Jylland med en motorvej.

Vi kunne få den mistanke, at når Venstre går lodret imod det her, er det, fordi man i Venstre allerede har besluttet sig for én bestemt linjeføring. Derfor vil jeg gerne spørge Venstres ordfører, om man 1: definitivt har set bort fra Silkeborglinjeføringen, den, der går gennem Silkeborg, og 2: de facto også har lagt sig fast på, at man ikke vil kigge nærmere på kombilinjens.

(Kort bemærkning).

Gudrun Laub (V):

Til hr. Jørn Jespersen kan jeg sige, at Venstres gruppe har drøftet sagen og er enig om, at jeg her som ordfører i dag kan sige, at Venstres gruppe afviser SF's forslag. Vi ønsker sagen fortsat med den normale behandling med at undersøge de forskellige muligheder, før vi tager stilling til, hvilken linjeføring vi ønsker at gå ind for.

Hr. Keld Albrechtsen kan jeg orientere om, at jeg særdeles udmærket kender Gellerupparken og Edvin Rahrsvvej og strækningen fra Århus centrum og ud mod Silkeborg, og det er jo nogle lidt andre trafikforhold, der gælder der. Jeg kan ikke huske, hvor mange spor der er på netop det stykke ud ad Silkeborgvej, men der er i hvert fald mange spor, der er mange lyskryds, det er bymæssig bebyggelse, og det er en helt anden problematik.

Her drejer det sig om Silkeborg, hvor man har Ringvejen, som ikke kan bære den trafik, der er i øjeblikket, og hvor det af hensyn til passagen fra Århus til Herning, altså den gennemgående trafik, er ønskeligt at få en motorvej og en motorvejsløsning, og der ønsker vi altså at få belyst de forskellige muligheder, der er.

Til hr. Martin Lidegaard må jeg sige, at problemet med en motorvejsløsning ved Silkeborg jo er, at der er så utrolig smukt omkring Silkeborg og i Silkeborg, og at det derfor er svært at lægge en motorvej ind. Samtidig er der inde i byen et behov for nogle bedre trafikforhold. Der er behov for en løsning, men vi har ikke lagt os fast på nogen bestemt, og vi har ikke valgt nogen fra på nuværende tidspunkt.

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Jeg synes, det var en bemærkelsesværdig og meget afslørende formulering, fru Gudrun Laub blev nødt til at bruge: at vi er i Venstres gruppe blevet enige om, at jeg godt kan sige, at...

Det vil sige, at det, man har arbejdet med i Venstre, er, hvordan man fik formuleret sig ud af den problemstilling, man er i med hensyn til, hvordan man skulle sige det her, sådan at man ikke fik alt for store problemer.

Kl. 20.20

Mit spørgsmål er derfor: Ved fru Gudrun Laub noget om, hvorvidt statsministeren stadig væk bliver harm ved tanken om, at nogen, måske oven i købet en hel del i hans egen folketingsgruppe, kunne finde på at lave et trafikantlæg gennem Gudenådalens?

Mit andet spørgsmål handler om en anden af fru Laubs partifæller, nemlig formanden for Folketingets Miljøudvalg, hr. Eyvind Vesselbo, der i Politiken den 24. januar 2003 er citeret for at sige, at han er positiv over for Jacob Løchtes ændringsforslag, kombiløsningen, og at en miljørigtig løsning helt sikkert er at foretrække. Det siger han med henvisning til, at det jo ikke er så godt med motorvejen gennem Gudenådalens.

Mener hr. Eyvind Vesselbo stadig væk det, eller er der fuldstændig enighed i Venstres gruppe om, at man godt kan arbejde videre med løsningen gennem Gudenådalens.

(Kort bemærkning).

Gudrun Laub (V):

Hr. Jørn Jespersen overfortolker groft min formulering, som om det skulle være noget problematisk. Det er helt normalt i Venstres gruppe, at vi drøfter sagerne og derefter når frem til, hvad meningen er, og hvad vi kan sige, og hvis nogle er uenige, kan de tage forbehold. Det ved hr. Jørn Jespersen udmærket godt. De diskussioner er til gengæld noget, der foregår i Venstres gruppeværelse, og det har hverken hr. Jørn Jespersen eller andre adgang til at få oplyst noget om.

Så det er helt hen i vejret at sige, at det er noget med at formulere sig ud af nogen som helst uenighed i Venstres gruppe. Det har ikke noget på sig.

Hvis hr. Jørn Jespersen ønsker statsministerens udtalelser, må han spørge statsministeren præcis om det.

Og hr. Eyvind Vesselbo er helt enig i afvisningen af SF's forslag her i dag.

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Fru Gudrun Laub siger, at det er helt almindeligt i Venstres gruppe, at man diskuterer, hvordan man formulerer sig ud af sine problemer. Det tror jeg såmænd er ganske rigtigt.

Det er også mit indtryk, at det, man bruger mest tid på, er, hvordan man udadtil forklarer sig og ikke så meget tager stilling til indholdet. Men det er jo bare endnu et eksempel på det.

Men vil det sige, at man under drøftelsen af det her i Venstres gruppe ikke har hørt, om statsministeren stadig væk bliver harm ved tanken om en motorvej gennem Gudenådalene? Vil det sige, at hr. Eyvind Vesselbo siger ét til Politiken, men ikke tager det op i Venstres folketingsgruppe og gør sin indflydelse gældende dér? Det vil da være af betydning for hr. Vesselbos troværdighed at få det at vide.

Så mangler jeg at få svar på de andre elementer i forslaget. Vil Venstre være med til, at kombiløsningen bliver VVM-vurderet, så der kommer et bredere beslutningsgrundlag, og støtter Venstre, at man ophæver en fredning, hvis det skulle komme dertil, på den sædvanlige demokratiske måde og ikke i en anlægslov?

(Kort bemærkning).

Gudrun Laub (V):

Hr. Jørn Jespersen fremturer med at prøve at provokere mig til at fortælle, hvad der bliver sagt og diskuteret i Venstres folketingsgruppe. Det er fuldstændig hen i vejret.

Vi drøfter fordomsfrit lovforslag, beslutningsforslag, problemstillinger i det hele taget, og vi er jo så dejligt stillet i Venstre, at vi kan diskutere tingene frit. Vi har ikke noget diktatur med hensyn til meningerne, men det kan være, hr. Jørn Jespersen har lidt svært ved at sætte sig ind i den kultur, vi har i Venstre.

Med hensyn til de andre punkter, som hr. Jørn Jespersen efterlyser, så ønsker vi at vente på Vejdirektoratets udtalelser og kommentarer til hørings svarene og derefter på den indstilling, der bliver afgivet til trafikministeren.

Kl. 20.25

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Ja, det kunne måske nogle gange være en fordel for os andre, hvis vi havde den samme gruppedisciplin som Venstre. Men jeg vil gerne spørge Venstres ordfører om det med Edvin Rahrsvej, for nu får vi at vide af fru Gudrun Laub, at hun godt kender forholdene. Og vi får også at vide, at det at føre motorvejstrafikken ind gennem Brabrand Boligforening, som ligger i området, et af de tættest befolkede områder i Danmark, ikke er noget problem.

Men hvorfor er det så et problem, at trafikken kører på ringvejen i Silkeborg, som den ser ud i dag? En mindre tæt trafik, må jeg sige til fru Gudrun Laub, hvorfor er det så et problem?

Hvor mange minutter sparer man mellem Århus og Herning ved at forbinde det sidst stykke? Måske 1½ minut, 2 minutter, jeg ved det ikke. Det kan ministeren oplyse. I bedste fald sparer man nok 2 minutter af transporttiden mellem Århus og Herning, og det er, hvad man får for disse 4,3 mia. kr. Det er sandelig et udbytte, vil jeg sige.

Man bruger 4,3 mia. kr. på at komme 2 minutter hurtigere frem mellem Herning og Århus. Vi er et rigt land, når vi har råd til at bruge så mange milliarder på at komme så lidt hurtigere frem, det vil jeg nok sige. Så der står mange spørgsmål tilbage for fru Gudrun Laub og for Venstre at besvare.

Men med den gruppedisciplin, man har, er man i hvert fald sikker på, at vi får et entydigt svar fra partiet på de spørgsmål, der bliver stillet.

(Kort bemærkning).

Gudrun Laub (V):

Med hensyn til gruppedisciplin kan vi andre undre os lidt over, at man ikke i Enhedslisten, der kun har fire medlemmer, er i stand til at sikre en sådan gruppedisciplin, at man kan blive enige om at sige, hvordan man forholder sig til attentatforsøg mod statsministeren. Men vi er en stor gruppe, og vi diskuterer frit, og derefter tager vi stilling til tingene.

Med hensyn til Gellerupparken og vejen, der løber forbi, så er det faktisk en meget bred vej på det stykke, og det er overhovedet ikke det, vi taler om her i dag. Det er altså hr. Keld Albrechtsen, der prøver at få en helt anden debat i gang.

Silkeborg Ringvej er på det stykke, hvor der er problemer, ikke nær så bred, og der er ikke muligheder for at udvide. I den VVM-redegørelse, hvor der er ringvejslinje, er der tale om at grave ned langs med Silkeborg Langsø, og det synes jeg ikke umiddelbart hverken naturmæssigt, æstetisk eller trafikmæssigt er nogen god løsning. Men lad os nu høre, hvad Vejdirektoratet siger.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Så er det hr. Keld Albrechtsen for en tredje kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes, der er en manglende logik i tingene, når man kan sige, at på én strækning af en vej er det helt nødvendigt at anlægge en motorvej, mens det ikke er nødvendigt på en anden strækning af den samme vej. Det er uforklarligt.

Men det er det selvfølgelig ikke. Det er, fordi det grundlæggende er unødvendigt. Det hænger sammen med det andet spørgsmål, jeg stillede, nemlig hvad man egentlig får ud af at bygge den sidste del af denne motorvej. Om det var 1 minut, 2 minutter eller 2½ minut, man sparede, når man skulle fra Århus til Herning, ved at man færdigbygger motorvejen.

Det er muligt, at fru Gudrun Laub slet ikke ved, hvad den tidsmæssige gevinst er, men jeg vil tro, at med en optimistisk antagelse kan det være 3 minutter. Jeg skal ikke kunne sige det, men jeg vil lade tvivlen komme fru Gudrun Laub til gode. Men man burde i det mindste have gjort sig nogle overvejelser om det, når man vil bruge 4 mia. kr. – fire milliarder kroner – som vi intet får for. Man burde da kunne forklare, hvorfor vi skal det.

(Kort bemærkning).

Gudrun Laub (V):

Ja, det er jo ikke første gang, hr. Keld Albrechtsen afslører her fra talerstolen, at han har sværet ved at se logikken i tingene, men det er nok hr. Keld Albrechtsens eget problem.

Med hensyn til hvor mange minutter man sparer, er jeg da slet ikke sikker på, at man sparer noget, hvis det ender med, at det bliver Resendallinjen, der bliver gennemført, fordi den linje, der er ført nord om byen, jo sådan set er noget længere.

Det er heller ikke først og fremmest et spørgsmål om minutter. Det er et spørgsmål om trafikafvikling og et anlæg, som er trafiksikkert, og at det bliver gennemført – uanset om det bliver den ene eller den anden løsning – på en smuk og harmonisk måde, hvor man tilgodeser naturen i omegnen af Silkeborg eller gennem Silkeborg, fordi der er så utrolig vigtige, gode naturværdier, som man naturligvis skal tage hensyn til ved projektering her.

Kl. 20.30

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Hr. Torben Hansen som ordfører.

Torben Hansen (S):

Veje vækker altid de store følelser, det har vi jo også set den seneste halve times tid, men alle er nok mere eller mindre enige om, at vi i sidste ende ikke kan undvære dem.

I de debatter, der har været i tidens løb, har det altid været vigtigt for Socialdemokratiet at finde den sunde balance mellem trafik og miljø i de beslutninger, der er blevet taget. Det er jo naivt at tro, at et velfærdssamfund kan fungere uden gode vejforbindelser og kollektiv trafik. Det vil selvfølgelig også altid være sådan, at et hvilket som helst trafik anlæg vil have større eller mindre indflydelse på naturen.

Denne her sag om motorvejen ved Silkeborg strækker sig jo mere end 10 år tilbage i tiden til vedtagelsen af den daværende anlægslov med motorvej fra Herning til Århus. Det sidste stykke, der mangler, er også det mest problematiske, hvilket de mere end hundrede engagerede hørings svar jo også viser. Hørings svar, som er meget vigtige i den kommende fase.

Socialdemokratiet er også på linje med de mange aktive borgere og organisationer og andre meget optaget af at finde den rigtige løsning både af hensyn til naturen og af hensyn til de mange tusinde mennesker, der bor og har deres liv i Silkeborgområdet.

Det skal selvfølgelig være en løsning, der tager hensyn til trafikafvikling, sikkerheden, forurening, men som også tager naturmæssige hensyn.

I B 95, som er det beslutningsforslag, vi har på bordet nu, er Socialdemokraterne enige med forslagsstillerne i, at almindelig dansk demokratisk praksis med inddragelse af befolkningen bliver fulgt i beslutningsprocessen. Det mener vi sådan set er sket både med den VVM-undersøgelse, der er lavet, borgermøder, et kommende høringsnotat, deputationer til udvalgene, og lokalbefolkningen er heldigvis kommet med mange konstruktive indspark i den fase både for og imod de forskellige belyste forslag.

På nuværende tidspunkt sidder Vejdirektoratet og sammenskriver, kommenterer hørings svar, laver overvejelser over den nye linje, hvis jeg ellers forstår trafikministeren korrekt, kort sagt laver en del af myndighedsarbejdet på baggrund af de forskellige borgerreaktioner, inden der går en indstilling til det politiske niveau, og det bliver jo en indstilling, som vi får rig lejlighed til at drøfte her i salen.

Socialdemokratiet kan på den baggrund og af respekt for det arbejde, der er lavet af såvel bor-

gerne som Vejdirektoratet, ikke tilslutte sig dette B-forslag, da det vil være en politisk kortslutning af det arbejde, der foregår for nuværende.

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Hr. Torben Hansen siger, at Socialdemokratiet vil gøre sig stor umage for at finde den rigtige balance og en god løsning. Det har man tydeligvis ikke gjort endnu, så jeg forstår, at der er en proces i gang i Socialdemokratiet.

Sagt lidt mindre høfligt afspejlede hr. Torben Hansens tale jo, at Socialdemokratiet ikke aner sine levende råd i denne her sag. Der var intet konkret. Derfor skal jeg spørge, om vi kunne komme lidt tættere på en socialdemokratisk holdning til de tre elementer i beslutningsforslaget.

Punkt 1: Vil Socialdemokratiet være med til at sikre, at der kommer en VVM-undersøgelse af den foreslåede kombilinj, sådan at beslutningsgrundlaget på det punkt bliver udvidet? Vil Socialdemokratiet som punkt 2 overveje, om det ikke ud fra naturmæssige hensyn burde være sådan, at man dropper linjen gennem Gudenådalen?

Og endelig: Er Socialdemokratiet enig i, at hvis man skal ophæve fredninger, så bør det ske gennem en ny fredningssag og ikke blot i en anlægslov?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Nu var hr. Jørn Jespersen så venlig at lave den tredeling, som jeg egentlig også synes er interessant, for man kan jo til nød spørge, om vi skal beslutte i dag, om der skal laves en VVM-undersøgelse ekstra. Der forstår jeg godt at Socialdemokratiet gerne lige vil afvente situationen og se, hvad der kommer frem gennem embedsmændenes arbejde.

Men det med, at vi under ingen omstændigheder kan acceptere at smadre Gudenådalen, burde vi da være enige om. Det var i hvert fald en del af vores fælles regeringsgrundlag sidste gang. Det kan da ikke passe, at det bare var, fordi det var Det Radikale Venstre, der sad i regeringen, at vi fik sikret det eller hvad?

Kl. 20.35

Er det sådan, at Socialdemokratiet, lige så snart de får chancen for at smadre Gudenådalen, så gør det, fordi vi nu ikke er i regering? Og har man siddet og ventet her i 8 år på at komme til at gøre det?

Jeg forstår godt det med VVM-undersøgelsen, og det vil jeg også komme tilbage til i mit ordførerindlæg: Altså hvornår skal vi tage den beslutning om, at vi skal have lavet den VVM-undersøgelse? Det kan jeg måske godt være i tvivl om. Men jeg er ikke i tvivl om, at Gudenådalen ikke skal smadres af asfalt.

(Kort bemærkning).

Torben Hansen (S):

Hr. Jørn Jespersen er selvfølgelig i sin gode ret og har også pligt til, hvis han mener sådan, at tage den diskussion op her med beslutningsforslaget. Men som jeg også forsøgte at signalere i mit indlæg, så mener vi rent faktisk, at vi er ved at gribe ind i en proces, som er i gang.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi synes, det havde været betydelig mere rimeligt og fair at vente, til vi havde et beslutningsgrundlag, som kommer fra Vejdirektoratet og går til ministeren. Så kunne vi også mere i materien være gået ind i det her.

Jeg vil ikke stå her i aften og give håndslag på hverken det ene eller det andet. Jeg vil have materialerne på bordet, jeg vil have høringssvarene på bordet, og jeg vil have kommentarerne på bordet, før vi går videre med den her sag. Det er sådan set det, jeg forsøger at stå og sige, og jeg vil så gerne gentage det igen, og det er hermed gjort.

I forhold til hr. Martin Lidegaard kan jeg sige, at jeg ikke tror, der findes et eneste parti her i Folketinget, der har lyst til at smadre Gudenådalen.

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Jeg forstår ikke argumentet med, at det her forslag skulle være et forsøg på at smadre en proces, som var i gang. Tværtimod er det et forsøg på at forbedre processen.

Det er et forsøg på at sige, at der er én løsning, vi lige så godt kan se bort fra, for den er der et politisk flertal, der under ingen omstændigheder vil acceptere. Det håber jeg der er. Hr. Torben Hansen bekræfter jo, at der ikke er nogen partier, siger han, som vil smadre Gudenådalen. Det må jo betyde, at Socialdemokratiet er enig i den del af det.

Så er det et andet indgreb i beslutningsprocessen, nemlig at sørge for, at et forslag, der er kommet fra en aktiv, engageret borger, bliver ordentligt undersøgt, sådan at det indgår i beslut-

ningsprocessen. Så det er en kvalificering af beslutningsprocessen.

I det første regeringsgrundlag under den socialdemokratisk ledede regering i 1990'erne stod der helt præcist: Ved planlægning og gennemførelse af offentlige anlæg er udgangspunktet, at fredninger respekteres, og der skal tages hensyn til naturværdier.

Det er det samme, som hr. Martin Lidegaard var inde på.

Står Socialdemokratiet ved den formulering, eller var det kun noget, man accepterede, fordi man havde fået armen vredet om på ryggen?

(Kort bemærkning).

Torben Hansen (S):

Vi kan jo få en meget lang debat om hele den demokratiske proces. Vi har nu en masse høringsvar på vej, hvilket hr. Jørn Jespersen jo også godt ved, hvor der i en del af høringsvarene jo også er mange borgere, organisationer og kommuner fra Silkeborgområdet, som anbefaler Rezendallinjen.

Det vil sige, at der er SF jo faktisk inde, inden man har det endelige grundlag, inden man egentlig har hørt, hvad Vejdirektoratet har af kommentarer til det. Inden man vel overhovedet har set dem, går man ind og fjerner den halvdel eller de tre fjerdedele, eller hvad det nu er, der siger, at det er en fin idé.

Jeg vil overhovedet ikke her i aften stå og sige, at det er det ene eller det andet. Jeg vil have materialerne på bordet.

I forhold til fredninger, så vil det jo altid være sådan, for det står i naturbeskyttelsesloven, at når der skal ophæves sådan noget, skal det ske ved en ny fredningssag, og det vil stadig væk være vores udgangspunkt.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Hr. Jørn Jespersen for en tredje kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Jamen hvad betyder det, at det vil være Socialdemokratiets udgangspunkt? Betyder det det samme som det ikkesvar, som trafikministeren henviste til at miljøministeren havde givet, nemlig at man i princippet gik ind for, at det var en ny fredningssag, men at man ikke ville udelukke i konkrete sager? Det kunne jo være denne her, hvor man ødelægger og smadrer Gudenådalen, altså at man i konkrete sager gennemfører

det via en anlægslov. Det må Socialdemokratiet kunne svare på.

Kl. 20.40

Så spurgte jeg, om man står ved det citat, jeg læste fra regeringsgrundlaget. Er det noget, som man stod inde for og stadig væk står inde for, eller var det kun noget, man nødtvungent accepterede?

Og så endelig kan jeg ikke se sammenhængen med det, hr. Torben Hansen siger i sine to indlæg. Først siger han: Der er ingen partier, tror han, i hvert fald ikke Socialdemokratiet; der vil acceptere en smadring af Gudenådalen, og så siger han, at han overhovedet ikke vil tage stilling. Mener hr. Torben Hansen ikke, at det ville ødelægge Gudenådalen og dens naturværdier med en motorvej ind igennem den?

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Så er det hr. Jørn Dohrmann som ordfører.

Jørn Dohrmann (DF):

Dansk Folkeparti mener, at et stort flertal af den danske befolkning er meget bekymret for naturen også i og omkring Gudenådalen. At man bekymrer sig om naturen udelukker ikke, at man fortsat kan udvikle området samtidig med, at man inddrager lokalbefolkningen. Af samme grund har Dansk Folkeparti flere gange påpeget, at man skal gøre noget for at nedbringe antallet af trafikdræbte dyr, bl.a. når man etablerer nye veje, og det kan man gøre ved at få bedre forhold de steder, hvor dyrene skal kunne krydse vejene uden fare for at blive kørt ned.

Når SF i beslutningsforslag nr. B 95 påstår, at naturen er på tilbageslag, er det ubegribeligt, at SF ikke vil være med til at bruge over 90 mio. kr. på naturen i Danmark, for det er jo det beløb, som er fastsat i forbindelse med naturforliget og i samarbejde med Friluftsrådet i sidste finanslovforhandling.

Dansk Folkeparti mener også, at man ikke skal udelukke nogen løsninger på forhånd. Man skal se på alle de forslag, som kommer frem. Men vi må også sige, at der på et eller andet tidspunkt skal trækkes en streg og tages en beslutning. Men vi mener også, at man i dette tilfælde må og skal afvente det resultat, som de kommer frem til i Vejdirektoratet, når de har vurderet VVM-redegørelsen. Så kan vi få de her fordele og ulemper frem i lyset. Derefter kan man så bedre kommentere kombilinjens og dermed træffelse en afgørelse i sagen.

Men som sagen ligger nu, vil vi ikke udelukke nogen løsninger på forhånd.

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Diskussionen om nedskæringerne på naturområdet, og hvordan partierne forholder sig til dem, tror jeg vi skal lade ligge her, for nu er det en lidt anden debat.

Men jeg ville bare spørge, om ikke man kunne komme en lille smule tættere på Dansk Folkepartis holdning på det her punkt, også fordi jeg tror, det kan blive ganske udslagsgivende og interessant på et tidspunkt.

Hvordan er Dansk Folkepartis forhåndsindstilling til at lægge en motorvej ind gennem Gudenådalen og alle dyrene, der er dér? Kan vi ikke få lidt nærmere besked om det? Hvordan er Dansk Folkepartis holdning til at få VVM-vurderet kombiløsningen, så den kan indgå på et kvalificeret grundlag i beslutningsprocessen?

Og for det tredje: Hvad er Dansk Folkepartis holdning til at ophæve fredninger? Skal det ske ved en demokratisk proces, en ny fredningssag, eller kan man ifølge Dansk Folkepartis opfattelse køre det igennem med anlægsloven?

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg mener, man skal se det hele i en helhed – bl.a. også se på naturforliget. Det hører med. Vi bevilger nogle penge til naturen, og vi kan sige omkring Gudenådalen: Jamen det er jo også en stor naturværdi, så derfor skal man blive ved med ligesom at spørge, hvor vi kan bruge de her penge.

Men vi har jo i dag tilkendegivet ganske nøje, at vi vil se, hvad der kommer frem, når Vejdirektoratet er kommet med sin vurdering af sagen. Vi lægger os ikke fast på nogen løsninger på nuværende tidspunkt. Vi mener, at alle sammen skal have en fair behandling, og dermed skal alle sammen kunne komme til orde. Derfor drager vi ikke nogen konklusioner her i dag.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes simpelt hen, det er for stærkt, at hr. Dohrmann bliver ved med at rode dette naturforlig ind i det. Nu har vi ikke engang en miljøminister til stede, som kan svare på de spørgsmål, for sagen er slet ikke på dagsordenen.

Men jeg kan da oplyse, at de penge, som er afsat i det, jo bl.a. handler om en skovrejsning i

Københavnsområdet, men det har jo ikke noget med Gudenåen at gøre. Derfor vil jeg sige, at hr. Dohrmann altså trækker ting ind, som slet ikke er på dagsordenen i den her debat.

Kl. 20.45

Hvorfor gør han det? Jamen det gør han, fordi Dansk Folkeparti ikke er i stand til at tage stilling til den sag, der rent faktisk er på dagsordenen.

Nu bliver hr. Dohrmann stillet nogle præcise spørgsmål, f.eks. om hr. Dohrmanns omsorg for dyrene medfører, at den omsorg også gælder de dyr, der er i Gudenådalen. Det må da være et relevant spørgsmål.

Og skal den fredning, der er i Gudenådalen, ophæves ved en anlægslov, eller skal der være en ny fredningssag, hvis den skal ophæves?

Det er dog de spørgsmål, som indgår i sagen. Jeg synes ikke, det er rimeligt, at Dansk Folkeparti begynder at snakke om noget andet, når vi stiller præcise spørgsmål om det, der rent faktisk er til behandling.

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Hvis hr. Dohrmann insisterer på at se naturpengene i sammenhæng med det her, så er det o.k., og så gør vi det.

Sagen er, at Dansk Folkeparti har været med til at skære over 400 mio. kr. ned på naturområdet over 4 år, plus hvad man skærer ned i driften i Skov- og Naturstyrelsen og ude i skovdistrikterne. Og så har man lavet et lillebitte forpjuksket forlig, som man tillader sig at kalde et forlig, hvor man tilføjer 50 mio. kr. plus 13 mio. kr., i alt 63 mio. kr. Det vil altså sige, at man genopretter omkring en sjettedel af det, man har skåret væk.

Men når hr. Dohrmann vil se det i sammenhæng – og hr. Keld Albrechtsen har jo fuldstændig ret i, at det er to meget adskilte ting – hvor meget koster så 1 km motorvej i forhold til de penge, Dansk Folkeparti har bevilget? Er det noget, hr. Dohrmann vil se i sammenhæng – prisen på 1 km motorvej?

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg synes, at man skal se det hele i en sammenhæng, for i beslutningsforslaget står der i bemærkningerne til at starte med, at den danske natur er trængt og på tilbageslag.

Så er det, at jeg i mit indlæg kommer ind på, hvor vi har givet nogle penge. Hvorfor ville SF dengang ikke være med til at dele de her penge

ud, så man kunne sætte sit fingeraftryk på, hvor man ønsker, at der skal ske en stigning; hvor er det, at naturen skal have en særlig hjælp? Det kunne bl.a. være omkring Gudenådalen.

Hr. Jørn Jespersen må da give mig ret i, at de her ting nøje hænger sammen, og dermed kunne dyrene også få det bedre, som hr. Keld Albrechtsen var inde på. Så det hænger alt sammen sammen.

Men vi har sagt, at vi ikke vil tage stilling til den her sag, før vi har fået det konkrete materiale at vurdere det på, og derfor forstår jeg heller ikke, hvorfor SF fremsætter det allerede nu. Hvorfor har man ikke ventet, til man har fået de her svar fra Vejdirektoratet?

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg må indrømme, at nu bliver det vanskeligt at forstå, hvad det er, hr. Dohrmann foreslår, for det skovforlig, som hr. Dohrmann så gerne vil snakke om, handler om nogle skove, som bliver rejst primært i Københavnsområdet, hovedstadsområdet. Det er så ikke så meget skov, som det burde være, hvilket hr. Jespersen var inde på, men det er altså nogle skove, der ligger i Københavnsområdet.

Skal det forstås sådan, at hvis der bliver bygget en motorvej hen over Gudenåen, så skal nogle af disse penge, der nu bruges til at lave skove for i hovedstadsområdet, flyttes over til at lave noget skov for i Gudenådalen, som jo altså er natur i forvejen, må jeg oplyse hr. Dohrmann om, endda natur af højeste karat? Jeg tror sådan set ikke, at det ville være heldigt, hvis hr. Dohrmann begynder at anlægge skov i de fredede områder. Det tror jeg at han skal være forsigtig med. Jeg tror ikke, at der vil komme et godt resultat ud af det. Jeg tror også, at mange naturkyndige vil blive bekymrede ved den tanke, at han nu skal til at anlægge skove i de fredede arealer.

Så hvad er det egentlig, hr. Dohrmann vil med disse skovpenge i forhold til motorvejen? Jeg må indrømme, at det nu er totalt uklart, hvad Dansk Folkeparti vil med den her sag.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Hr. Jørn Jespersen for en tredje kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Jeg bliver nødt til at sige til hr. Dohrmann, at hvis man vil gøre noget for naturen, så er der et helt almindeligt anerkendt princip, og det er, at langt det bedste, man kan gøre, er at bevare den natur, vi har tilbage; det er at passe godt på den. Det er nemlig meget mere effektivt for naturen, og det er også meget billigere end at bruge penge på at genoprette naturen. Derfor virker det absurd at komme med en lille bitte pose penge til at genoprette natur for og så lægge en motorvej ind gennem noget af den natur, vi har, nemlig Gudenådalen.

Kl. 20.50

Det andet er, at jeg ikke fik svar på mit spørgsmål om, hvad motorveje koster, men så skal jeg gerne oplyse det. De koster i størrelsesordenen 30-50 mio. kr. pr. km. Det vil sige, at det der lille bitte, forpjuskede forlig, som Dansk Folkeparti roser sig af, svarer til i størrelsesordenen 2 km motorvej. Nu kan vi ikke få svar på, om man vil betale en langt længere strækning ind gennem Gudenådalen og ødelægge natur.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Det er jo sådan, at vil man være med til at gøre noget for naturen, må man jo også være med der, hvor det sker. Det er bl.a. der, hvor der er forlig om nogle ting.

Jeg har ikke sagt, sådan som hr. Keld Albrechtsen gerne vil have at jeg skulle have sagt, at vi skulle rejse skov dér. Det har jeg overhovedet ikke nævnt noget om. Det er noget, der ligesom bliver lagt i min mund, at jeg skulle have sagt, at det var det, det gik ud på. Jeg har sagt, at man kunne gøre noget i området. Jeg har ikke sagt, hvad det var.

Det er de 90 mio. kr., som naturen kunne få her. Jeg har ikke sagt, at de alle sammen skulle bruges til det her område. Det er også noget, man ligesom vil lægge i munden på mig.

Men det, som hr. Jørn Jespersen ikke svarede på, var: Hvorfor har man ikke ventet med at komme med det her beslutningsforslag? Hvorfor skulle man fremture med det nu, inden man havde nogen svar? Er det ikke, fordi man ønsker et bestemt resultat her og nu uden at tage hensyn til det arbejde, man har sat i gang? Det tror jeg det er. Men vi afventer, og derfor vil vi ikke udelukke nogen løsninger på forhånd.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jamen så må vi jo altså konstatere, at Dansk Folkeparti sådan set ikke havde overvejet, hvad det var, man sagde, da man sagde, at hvis der kom en motorvej hen over Gudenådalen, ville man tilføre naturen i det område nogle midler. Det var altså en udtalelse, som der ikke lå noget i, som ikke havde et konkret indhold. Det var bare noget, man sagde.

Det, der står tilbage, er jo så, at man åbenbart mener, at hvis man laver en skov på Sjælland, er det derefter tilladeligt at ødelægge et fredet areal i Jylland. Det er jo den logik, som står tilbage, når man skræller det af, som hr. Dohrmann ikke kan svare på.

Så er det, hr. Dohrmann mener, at hvis han indgår et naturforlig med miljøministeren om nogle skove alle mulige andre steder, berettiger det hr. Dohrmann til at ødelægge naturen i Gudenådalen, for så har hr. Dohrmann gjort noget for naturen, og så må han godt ødelægge noget andet natur. Det er det, der står tilbage, det må vi jo konstatere. Sådan er ligningen. Det er ikke nogen smuk ligning, vil jeg sige, den er nærmest kynisk. Men det er jo så det, der står tilbage.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Man kan udlægge ting på mange måder. Men hvis man ikke vil høre efter, kan man jo også få det svar, man selv ønsker.

Jeg sagde: Af samme grund har Dansk Folkeparti flere gange påpeget, at man skal gøre noget for at nedbringe antallet af trafikdræbte dyr, bl.a. ved nyetablering af veje for at få bedre steder, hvor dyrene kan krydse vejen uden at blive kørt ned. Det var det, jeg sagde.

Vil hr. Keld Albrechtsen høre efter, eller vil han snakke med andre i salen?

Man er jo nødt til ligesom at forholde sig til, hvad det er, vi siger, og ikke til, hvad man tror, vi siger. Man kan jo ikke bare gå ud, som hr. Keld Albrechtsen siger vi vil gøre det, og etablere skove og så lægge motorveje bagefter. Det er en forkvaklet holdning at have. Det er slet ikke den måde, vi ønsker det skal ske på. Men det kan godt være, at hr. Keld Albrechtsen ønsker, det skal ske på den måde. Men det er jo ikke fakta.

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Hr. Dohrmann siger, at han har en mistanke om, at SF har fremsat det her forslag, fordi vi ønsker en bestemt beslutning. Det kan jeg fuldt ud bekræfte. Sådan er det næsten altid, når vi fremsætter forslag. Og hvis det en enkelt gang smutter, beklager vi det meget. Vi har næsten altid en bestemt hensigt med det.

I denne her sammenhæng er hensigten at få besluttet, at vi ikke under nogen omstændigheder kan acceptere en motorvej gennem et af Danmarks mest værdifulde naturområder, nemlig Gudenådalen.

Kl. 20.55

Hvorfor bruge tid og kræfter på at undersøge det videre, hvis der er et politisk flertal, der siger, at det kan vi lige så godt på forhånd udelukke; det kan vi ikke overbevises om, det er forkert, det er naturfjendtligt?

Men det flertal er der tilsyneladende ikke, ikke i dag i hvert fald, for både Venstre, Socialdemokratiet og Dansk Folkeparti har tilkendegivet, at det har de ikke nogen præcis mening om, og det vil sige, at de holder muligheden åben for at ødelægge Gudenådalen. Det beklager jeg meget, men håber, at de tre partier kommer til fornuft. Det vil vise sig.

Så vil jeg gerne sige til trafikministeren, at jeg sætter pris på, at han tilkendegiver, at det er en vanskelig beslutning. Det kan jeg godt forstå det er.

Jeg sætter også pris på, at trafikministeren åbner for, at der kan komme en egentlig VVM-vurdering af forslaget om en kombilinj, sådan hørte jeg det, og det håber jeg er rigtigt hørt. Jeg håber så, at det foreløbige svar, der kommer fra Vejdirektoratet, får trafikministeren overbevist om, at man bør undersøge det, i hvert fald med henblik på at have et beslutningsgrundlag.

Men derimod synes jeg, det er underligt, at regeringen ikke har nogen mere præcis holdning til sin naturpolitik. Trafikministeren siger jo selv: Det er en politisk beslutning, at vi oprindeligt ville have de to linjeføringer undersøgt. Jamen så kan vi da også politisk sige: Nu træffer vi en anden beslutning; den ene af dem er uacceptabel, til gengæld kommer der en ny til, som vi vil have undersøgt. Men så langt er man altså ikke i sine overvejelser.

Så ville jeg egentlig gerne have trafikministeren til at komme lidt tættere på spørgsmålet omkring fredningen. Jeg forstår godt, at man henvi-

ser til miljøministeren, men det duer bare ikke, når han ikke har svaret på spørgsmålet.

Kan man forestille sig i det her tilfælde, at regeringen lægger op til at tromle en løsning med en motorvej gennem Gudenådalene igennem Folketinget ved en anlægslov uden at benytte de normale procedurer omkring en ny frednings-sag? Eller kan trafikministeren én gang for alle udelukke, at man vil opføre sig så udemokratisk? Det synes jeg ville være rart.

Mit sidste spørgsmål til trafikministeren er spørgsmålet om lovligheden af det her i forhold til EU-retten. Indgår det i regeringens overvejelser, at Gudenådalene ud over at være fredet og værdifuld og vigtig for danskerne faktisk også er en del af EU's habitatområder, hvor der er pålagt medlemsstaterne ganske restriktive muligheder for at udnytte disse naturområder til andet end natur, og hvor det må betragtes som i hvert fald meget tvivlsomt, om det overhovedet er lovligt at anlægge en stor, ny motorvej ind gennem et habitatområde? Er det noget, der indgår i regeringens overvejelser?

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg vil godt spørge hr. Jørn Jespersen: Hvordan skal det her forslag fra SF egentlig forstås? Går man nu ind for motorveje, hvis man får den her løsning, man selv peger på? Eller er det bare sådan et bluff-forslag ligesom mange andre?

Og hvordan hænger tingene sammen? Når man har været støtteparti til den tidligere regering, hvorfor har man ikke ligesom fået trumfet det her igennem og sagt: Jamen det kan vi slet ikke acceptere, vi skal have den rigtige løsning første gang, vi skal slet ikke begynde at kigge på andre løsninger?

Er det noget, hr. Jørn Jespersen har været med til at beslutte, den løsning, der nu bliver undersøgt, eller hvordan? Er man kommet med nogle spørgsmål til udvalget på det tidspunkt også? Det kunne jeg godt tænke mig at få at vide af hr. Jørn Jespersen.

(Kort bemærkning).

Guðrun Laub (V):

Hr. Jørn Jespersen sagde, at tre partier afviser forslaget, og nævner Venstre, Socialdemokraterne og Dansk Folkeparti. Men der har hr. Jørn Jespersen da overset, at jeg også talte for Det Konservative Folkeparti, som også afviser det.

Så hr. Jørn Jespersen kan roligt konkludere allerede nu, at der er et massivt flertal imod SF's beslutningsforslag.

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Jeg takker skam meget for fru Guðrun Laubs vejledende hjælp om, hvordan partierne stiller sig. Det havde jeg sådan set hæftet mig ved.

Men det, der er afgørende, er jo, at der ikke er nogen af de tre partier, der har forholdt sig til indholdet. Man er kun krøbet i skjul bag flotte taler og snak om en demokratisk proces, der er i gang, som man vil henholde sig til, og man vil vente og købe tid, osv.

Der er jo ikke nogen af partierne – inklusive Det Konservative Folkeparti, som ikke er her, og derfor gør de jo heller ikke så stort indtryk – der har forholdt sig til substansen i forslaget, nemlig: Kan man forestille sig, at de pågældende partier vil acceptere en motorvej ind gennem Gudenådalene, ja eller nej? Det ved vi ikke, lyder svaret. Kan man forestille sig, at man vil tromle en beslutning igennem uden demokratisk proces med høring af borgerne, ja eller nej? Vi ved det ikke. Kan man forestille sig, at et forslag, som har fået opbakning fra Venstres formand for Miljøudvalget, bliver ordentligt undersøgt, ja eller nej? Vi ved det ikke.

Kl. 21.00

Så indholdsmæssigt har vi ikke fået meget at vide om, hvad de tre partier vil. Det er selvfølgelig på den ene side forstemmende, men det efterlader da også en lille rest af håb om, at der sker nogle fornuftige overvejelser, som får partierne til at komme til fornuft hen ad vejen.

Så spørger hr. Dohrmann, hvad vi egentlig vil med det her forslag. Det synes jeg er ret indlysende. Vi vil have udelukket Gudenåløsningen, den er simpelt hen naturmæssigt fuldstændig uacceptabel. Så vil vi gerne have undersøgt kombilinjens ind gennem byen for at få et bedre beslutningsgrundlag, og vi vil gerne sikre, at hvis der er nogle partier, der vil ophæve en fredning, så sker det på demokratisk vis. Det er de tre ting.

Det betyder hverken, at vi går ind for, eller at vi er imod motorveje. Sådan et generelt spørgsmål kan man da ikke svare på. Det forholder vi os til i det konkrete tilfælde.

Denne her motorvej er vi ikke ret begejstrede for, det vil jeg godt sige. Der kunne have været fundet meget bedre løsninger. Men hvis den kommer, fordi et flertal vil det, så er vi da i vores

fulde ret til at forsøge at påvirke, hvor den kommer, og begrænse skadevirkningerne. Og det er sådan set i et forsøg på det, at vi har fremsat det her forslag.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):
Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):
I SF's forslag, B 95, indgår tre delelementer, som alle sammen har Det Radikale Venstres sympati om end med lidt forskellige nuancer.

Det første delelement handler om at se bort fra linjeføringen gennem Gudenådalen nord for Silkeborg, Resendallinjen. Det har vores fulde opbakning.

Der er flere partier i dag, der har tilkendegivet, at nu må man jo afvente og se det samlede beslutningsgrundlag og høringssvar osv., osv. Jeg mener i og for sig, det er et politisk valg, om man mener, at fredninger skal overholdes; om man mener, at der må være grænser for, hvilken natur i Danmark man kan ødelægge. Danmark er jo et kulturland, der er ikke så meget uberørt natur tilbage, og det er et politisk valg, at man med hensyn til de største og smukkeste naturområder siger: Der sætter vi en grænse, det vil vi ikke ødelægge. Det mener vi er et politisk valg. Og vi støtter det valg, som SF lægger op til her.

Den anden del af SF's forslag er at »sikre, at almindelig dansk demokratisk praksis med høring og inddragelse af lokalsamfundet bliver fulgt i beslutningsprocessen.« Heri er jeg også ganske enig.

Hvis man skal præcisere, hvad man lægger i det, har hr. Jørn Jespersen jo været inde på, at i det ligger jo i hvert fald, at hvis man alligevel skulle overveje at smadre Gudenådalen, må man da i det mindste igennem en ny frednings-sag med høring af de lokale. Det er jeg hundrede procent enig i.

Men for mig ligger der egentlig også en anden ting i det, nemlig at hvis ikke de kommuner, som jo skriver og tigger og beder om at få den her strækning – og det forstår jeg sådan set godt at de gør, for der er et behov for en løsning derovre, det er jeg enig i – kan blive enige om en anbefaling, som tilfredsstiller alle involverede parter derovre, så synes jeg, det er svært som politiker på Christiansborg at tromle en løsning igennem, som vil gå hen over hovedet på nogle andre.

Derfor kunne jeg egentlig godt tænke mig at spørge trafikministeren, om han anser det for en

mulighed, såfremt der ikke opnås enighed i alle de involverede kommuner, at man vælger at sige: Så må vi bygge den del af vejen, som skal bygges under alle omstændigheder, og så må vi udskyde beslutningen om, hvor den endelige linjeføring skal gå derfra, indtil der er enighed om det her. Det kunne jo være en model – og så give processen den tid.

Det er også baggrunden for, at den tredje del af SF's beslutningsforslag, nemlig det at lægge sig fast på en VVM-vurdering nu, måske er det, hvor jeg godt kunne ønske mig under udvalgsarbejdet at få en nuancering. Jeg er helt enig i, at kombiløsningen i princippet fortjener en VVM-vurdering. På den anden side synes jeg lige, vi skylder at se den første behandling, som Vejdirektoratet kommer med af løsning, for at vurdere den. Det koster jo penge at lave en VVM-vurdering, det er mest ud fra den betragtning. Og hvis man nu når frem til blandt partierne, at vi kan bygge første del af det og så udskyde anden del, er der måske ikke grund til at spilde mange millioner kroner på en VVM-undersøgelse her og nu.

Så den del af det har jeg et lille forbehold over for, ikke fordi jeg ikke har sympati for tanken i det, men fordi det kan vise sig at være overflødigt.

Så altså tilslutning fra Det Radikale Venstre med den lille detalje, at jeg lige synes, vi skal afvente processen, inden vi lægger os fast på VVM-undersøgelsen.

Kl. 21.05

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):
Så er det hr. Keld Albrechtsen som ordfører.

Keld Albrechtsen (EL):

Efter Enhedslistens opfattelse er motorvejen mellem Århus og Herning et dybt overflødigt projekt. Jeg har jo også lagt mærke til, at de spørgsmål, jeg her stillet bl.a. til fru Gudrun Laub om, hvor mange minutter en bilist kan spare, hvis man bygger dette sidste stykke motorvej, har man ikke været i stand til at besvare. Fru Gudrun Laub mente så, at det ikke var et spørgsmål om tid, at det ikke var for at spare tid, at man ville bygge den motorvej, det var af hensyn til trafikafviklingen, fik vi så at vide. Et behagelig diffust begreb uden et egentligt indhold. En tidsbesparelse kan man åbenbart ikke dokumentere. Den er jo også nede på så lidt, at det egentlig er.

Så behovet for at bruge 4 mia. kr. på at ødelægge Gudenåen er der altså ingen trafikale begrundelse for.

Nu tror jeg jo ikke, at det er sådan, at Socialdemokratiet f.eks. direkte har som ambition at ødelægge Gudenåen. De må vel have en eller anden idé om, hvis de går ind for denne her motorvej, så skulle den tjene et formål, men det er bare aldrig lykkedes dem at forklare, hvorfor vi skulle have den motorvej.

Når man så bygger den motorvej, og den sådan er blevet spredt ud over landskabet, så har man ikke kunnet forbinde den til Århus uden at skabe meget store problemer for beboerne. Men det er ligegyldigt. Det problem, at vi i Århus kommer til at lide under virkningerne af den motorvej, som så trækker en hel masse trafik ind i tætbefolkede områder, er slet ikke noget trafikalt problem. Det gør ikke noget.

Men det er måske, fordi det går ud over beboerne i den boligforening, hvor jeg bor. Det ved jeg ikke om det så er. Men vi har tit stillet spørgsmålet: Hvorfor skal en motorvej føres ind i vores boligkvarter? Så siger man, at man gør det her på grund af den trafikale afvikling, og så laver man et motorvejssystem, som medfører, at den trafikale afvikling i den vestlige del af Århus bliver ét stort kaos.

Der er hverken hoved eller hale på den her sag. Man har allerede brugt så mange penge til noget, som ikke dner til noget som helst, og så vil man nu kaste 4 mia. kr. efter alle dem, man i forvejen har spildt, med den eneste virkning, at man ødelægger naturen i Gudenådalen. Der burde altså være et eller andet tidspunkt, hvor man stoppede op og stillede sig selv det spørgsmål, hvad det egentlig var, man gik og lavede.

Nu skal vi jo lige huske, at det her jo ikke er veje med voldsomt store trafikmængder. Som århusianer er jeg vant til at færdes på kommuneveje, der har større trafikmængder; dem er der da ingen, der ville komme og påstå skulle gøres til motorveje – selvfølgelig ikke.

Det her er altså ren ideologi. Det er, fordi der er nogle partier, der vil asfaltere det her land. Nu var det så omfartsveje, jamen vi kender det jo alt sammen, og nu er det så nået til Gudenåen. Får det ingen ende, og er der ingen grænser for, hvad man vil ofre på det alter? Det er der tilsyneladende ikke, det må man jo desværre konstatere.

Men at partier, der så også opfatter sig dybt i deres sjæl som grønne partier som f.eks. Social-

demokratiet, så bare rutscher ned ad den glidebane er da utroligt. Men de kan selvfølgelig under udvalgsbehandlingen nå at komme til besindelse. Jeg kan se, de socialdemokratiske medlemmer af udvalget nikker. Det håber jeg er udtryk for, at den besindelse så vil vise sig under udvalgsbehandlingen. Det vil vi da i hvert fald kraftigt opfordre til at den gør.

Men det er jo så desværre heller ikke nok til at lave et flertal i Folketinget; så skal vi også have Dansk Folkeparti frem. Dansk Folkeparti troede i første omgang, de kunne klare denne her sag ved at lægge nogle skovstrækninger i hovedstadsområdet. Det er altså ikke nok. Det er ikke nok, der må mere til.

Så vi vil kaste os ind i udvalgsarbejdet for fuld damp for at få stoppet ødelæggelsen af Gudenådalen, og vi vil ikke forpligte os til så til gengæld at føre en motorvej ind gennem Silkeborg. Det tror jeg ikke beboerne der føler trang til. Det tror jeg heller ikke de har brug for. Det er der jo ikke noget der tyder på, ligesom vi heller ikke har brug for i Brabrand at få al den trafik ført ind gennem vores lokale kommunevej.

Men vi er glade for, at SF har stillet det her forslag og givet anledning til den her meget, meget nødvendige debat. Og så håber vi, at vi kan påvirke et flertal i Folketinget, om nødvendigt uden om regeringen, til at få sat en stopper for dette sanseløse spild af offentlige midler.

Kl. 21.10

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Det var en meget interessant tale, synes jeg. Hr. Keld Albrechtsen kom ind på en meget fin kerne i det, han sagde her til sidst: Ikke at forpligte sig. Det tror jeg dækker meget af, hvad Enhedslisten laver, at de ikke forpligter sig til noget som helst.

Men jeg vil godt spørge hr. Keld Albrechtsen: Betyder det ikke noget for Enhedslisten, at man kan nedsætte miljøbelastningen i stedet for at skulle have masser af lysreguleringer igennem f.eks. Silkeborg, hvis det var, motorvejen blev afbrudt der, måske 7-8, måske flere? Vi ved jo alle sammen, at det i hvert fald giver en stor miljøbelastning, hver gang man skal starte og stoppe en bil.

Hvad med trafikikkerheden? Betyder det ikke noget for Enhedslisten, at trafikikkerheden bliver øget, hvis det er, man får en lige ubrudt strækning med motorvej, hvor man kan køre hele vejen uden at skulle bremse ned til nul?

Betyder det ikke noget for os, når det er, at man kan få færre dræbte folk i trafikken på den måde, når man ikke har de her stop i byen mere?

(Kort bemærkning).

Gudrun Laub (V):

Hr. Keld Albrechtsens tale er ganske underholdende, men det er jo alligevel temmelig groft, når man tager udsagn og sætninger og blander dem fuldstændig efter forgodtbefindende uden at tage hensyn til, om de dækker over det, der er sagt, og hvilken sammenhæng de er sagt i.

Det udsagn om, at der skulle blive trafikkaos i Brabrand, fordi der blev bygget en motorvej eller en forbedret vejføring ved Silkeborg, er helt hen i vejret, og jeg forstår egentlig ikke, at hr. Keld Albrechtsen vil bringe det ind i debatten, hvis ikke det er for at få fremhævet, at han har et nært tilhørsforhold til det boligselskab. Det er selvfølgelig noget, som vi alle sammen efterhånden er helt på det rene med.

Så sagde hr. Keld Albrechtsen, at det vil koste 4 mia. kr. Det er jo så forudsat, at man vælger ringevejsløsningen og ikke Resendalløsningen, som jo koster cirka det halve.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Nu kan jeg forstå, at fru Gudrun Laub alligevel er ved at blive lidt blød i knæene med hensyn til at bruge 4 mia. kr. Det forstår jeg udmærket godt. Men så bliver jeg stillet et spørgsmål om, hvad Enhedslisten så vil gøre i stedet for.

Det synes jeg er et helt relevant spørgsmål, for hvis vi har 4 mia. kr. eller, når nu besindelsen breder sig i Venstre, kun godt 2 mia. kr. til det område i Jylland – og vi vil sige tak for at få de penge, det er jo ikke, fordi vi i Århus Amt ikke gerne vil have nogle penge – så har vi foreslået, at vi i stedet for bygger en direkte jernbaneforbindelse gennem den vestlige del af Århus, hvor vi er belemret med de trafikproblemer, som vi har diskuteret, en jernbaneforbindelse, som kan fortsætte som sporvognsforbindelse ind til centrum i Århus og så fortsætte til Silkeborg.

Dermed får vi nedbragt trafikken på det vejssystem, vi her diskuterer, og så får vi virkelig reduceret antallet af trafikdræbte. Vi får – som hr. Dohrmann også var så smukt inde på – mindsket miljøbelastningen. Vi får et bedre kollektivt trafiksystem. Det kan vi få for cirka de samme penge, som det koster at føre motorvejen ind gennem Silkeborg.

Det er jo en indlysende løsning, hvis det er trafiksikkerhed og miljøbelastning, man er interesseret i. Det beslutningsforslag om en sådan jernbanelinjeføring, som så også kan være med til at starte et nyt sporvognssystem i Århus, vil vi fremlægge til debat her i Folketingssalen om kort tid.

Så hvis man virkelig vil nyttiggøre de her penge i Østjylland, og Folketinget virkelig er indstillet på, at Østjylland skal tilgodeses så meget, som det her er tilfældet – det kan jeg jo som århusianer have meget vanskeligt ved at modsætte mig – så ligger der altså et godt forslag, som netop tilgodeser de ønsker, som åbenbart både Dansk Folkeparti og Venstre, når det kommer til stykket, gerne vil have.

Kl. 21.15

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Så er det fru Bodil Kornbek som ordfører.

Bodil Kornbek (KRF):

Da Kristeligt Folkepartis ordfører, hr. Mogens Nørgård Pedersen, ikke kan være til stede i dag, skal jeg på hans vegne fremføre følgende:

Kristeligt Folkeparti har stor sympati for forslaget intention om at sikre, at man skåner miljøet mest muligt i etableringen af motorvejsstrækningen fra Bording til Låsby over Silkeborg.

Kristeligt Folkeparti kan således godt støtte, at der skal udarbejdes en VVM-vurdering af den alternative linjeføring, som er foreslået af Jakob Løchte. Kristeligt Folkeparti kan naturligvis også kun bifalde, at man ved etablering af motorvejsstrækningen sørger for en lokal høring og generel inddragelse af lokalsamfundet i beslutningsprocessen.

Når vi så alligevel ikke på nuværende tidspunkt kan støtte forslaget helhjertet, så skyldes det den tredje, men nok mest centrale del af forslaget, nemlig at se bort fra Resendallinjen. Vores problem er, at før en VVM-undersøgelse af den alternative linjeføring er gennemført, kan vi altså ikke vide, om den også i realiteten vil være bedre end Resendallinjen.

Det alternative forslag er spændende og måske den bedste løsning, men vi ser gerne, at en undersøgelse gennemføres, før en beslutning træffes.

Kristeligt Folkeparti er altså positiv over for beslutningsforslagets intentioner, men ikke over for den endelige beslutning, som forslaget synes at indeholde.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Jørn Jespersen.

Jørn Jespersen (SF):

Tak til ordførerne for debatten – så langt – og selvfølgelig især tak til Det Radikale Venstre, som jo stort set kunne støtte alle tre elementer i vores forslag. Jeg vil så sige til den reservation, som hr. Martin Lidegaard havde omkring VVM-undersøgelsen, som måske kunne vise sig at være overflødig, at det synes jeg er en relevant indvending, så det tror jeg ikke vi behøver at blive uenige om. Og det er jo også sådan med de her ting, at hvis der på et tidspunkt skulle vise sig et flertal for enkelte af elementerne, så kan vi jo altid gennemføre det via en beretning og diskutere formuleringerne, så det tror jeg vi ville kunne mødes om.

Tak til Enhedslisten for de positive bemærkninger og selvfølgelig også til Kristeligt Folkeparti for den positive holdning til intentionerne.

Jeg vil så sige til Kristeligt Folkeparti, at hvis der ligger mere end et formelt argument i argumentationen om, at det kunne være, at linjeføringen gennem Gudenådalene viser sig at være den bedste, så vil jeg blive meget skuffet over Kristelig Folkeparti på det naturpolitiske område, for jeg havde ikke forventet, at der overhovedet kunne være tvivl om, at Kristeligt Folkeparti ville gå absolut imod en linjeføring gennem Gudenådalene. Og det håber jeg så også vil vise sig, når vi kommer til beslutningens time.

Jeg er, som jeg har givet udtryk for, noget skuffet over, at man ikke har kunnet få mere klarhed omkring Venstres og Konservatives og Socialdemokratiets og Dansk Folkepartis holdning til det.

Jeg synes, at et yderligere element, der burde ind i forhold til Venstre, er, at Venstre og miljøministeren jo normalt snakker utrolig meget om den lokale indflydelse. Hvis der er bare et par enkelte landmænd, der er imod en nationalpark, så skal den søreme ikke laves. Her har vi et forslag om at spolere et meget værdifuldt naturområde, hvor de lokale borgere i den pågældende kommune er lodret imod. Men mange almindelige mennesker har åbenbart ikke den samme form for lokal indflydelse, som enkelte landmænd har, når det er Venstre, der råder.

Jeg synes også, at det er besynderligt, at Venstre har en statsminister, som i en bog kan skrive, hvor harm han bliver over, at man kunne finde på at lægge motorvej ind gennem Gudenåda-

len. Men han har åbenbart ikke noget at skulle have sagt, eller også har han ændret mening.

Og jeg synes, det er underligt, at Venstre har en formand for Miljøudvalget, som udtaler sig til fordel for den miljømæssigt rigtige løsning. Han har åbenbart heller ikke noget at skulle have sagt.

Eller også er sandheden den, at man har aftalt i Venstre, som jeg forstår på fru Gudrun Laub, at man gør, at det kan du roligt sige til en avis, så lader du bare være med at komme ned i salen, når vi har debat. Så siger vi bare noget andet dér. Det er jo i forlængelse af den linje, man åbenbart har i Venstre, at det, man diskuterer, er, hvem der roligt kan sige hvad hvorhenne uden at komme i klemme, fordi man bare henholder sig til, at det ikke var mig, der sagde det.

Jeg kunne nu også forstå, at det afgørende argument for Venstre er, at løsningen ud gennem naturområdet er den billigste. Hvis det er Venstres politik, så betyder det jo, at alle anlæg altid skal gå gennem naturområderne, fordi det pr. definition er det billigste målt i kroner. Det er vel det klareste udtryk for Venstres naturpolitik, vi kan få: Pengene bestemmer; ussel mammon er vores beslutningsgrundlag. Skidt med naturværdierne.

Kl. 21.20

Så synes jeg, det var ærgerligt, at vi ikke kunne få at vide, om Socialdemokratiet stadig væk står ved deres regeringsgrundlag på det her område, men det får jo så stå ubesvaret hen indtil videre. Jeg håber da, at Socialdemokratiet faktisk mente det og ikke blev tvunget til det. Men det svæver i det uviste i dag.

Endelig håber jeg selvfølgelig, at trafikministeren vil svare på de spørgsmål, jeg har stillet, enten i dag – det håber jeg han gør i det omfang, han kan – eller i den efterfølgende behandling af forslaget i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

12) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 96:

Forslag til folketingsbeslutning om grundig belysning af opgraderingsmuligheder og mindre naturskadelige alternativer til den planlagte Frederikssundmotorvej.

Af Jørn Jespersen (SF) m.fl.

(Fremsat 21/2 2003).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Forslaget vedrører planerne om etablering af en ny højklasset vej i Frederikssundfingeringen.

Forslaget opfordrer regeringen til at belyse opgraderingsmuligheder og mindre naturskadelige alternativer til den planlagte Frederikssundmotorvej.

Endvidere opfordres regeringen til, at der gennemføres en ny VVM-undersøgelse med fokus på forbedring af den eksisterende Frederikssundsvej, dens tilslutning og trafikopland, herunder udbygning af den kollektive trafik.

Endelig opfordres regeringen til at sikre, at der udarbejdes en fyldestgørende besvarelse af høringssvaret fra foreningen Grøn Trafik i Bycirklen.

Jeg kan indledningsvis oplyse, at Vejdirektoratet den 23. oktober sidste år offentliggjorde VVM-redegørelsen for en ny højklasset vej i Frederikssundfingeringen.

VVM-redegørelsen har været i offentlig høring fra den 23. oktober til den 18. december 2002.

VVM-redegørelsen for en ny højklasset vej i Frederikssundfingeringen er meget omfattende. Den behandler både miljø- og naturforhold og den landskabelige indpasning af vejen gennem visualisering af de forskellige løsningsmuligheder.

VVM-redegørelsen udpeger to hovedforslag.

Hovedforslag 1 med en linjeføring gennem Værebros Ådal og hovedforslag 2 med linjeføring gennem Stenløse og Ølstykke.

Ingen af de to hovedforslag berører områder, der er udlagt som EF-habitatområder, men vil gennemskære områder, hvor der er registreret dyrearter beskyttet af § 12 i EF-habitatdirektivet.

I VVM-redegørelsen behandles trafik- og støjforhold samt forholdet til beskyttede naturtyper og fredning m.v.

VVM-redegørelsen indeholder desuden en beskrivelse af kompensationsforanstaltninger, landskabsbroer og faunapassager, der skal bidrage til at begrænse de negative konsekvenser for miljø og natur ved anlæg af de to hovedforslag.

Jeg kan i den forbindelse nævne, at Skov- og Naturstyrelsen har fulgt udarbejdelsen af VVM-redegørelsen for en ny højklasset vej i Frederikssundfingeringen tæt. Skov- og Naturstyrelsen inddrages i arbejdet, bl.a. fordi styrelsen som led i en senere forberedelse af forslag til anlægsslov skal godkende valget af linjeføring og udformning af løsning i henhold til naturbeskyttelsesloven, § 20.

Vejdirektoratet er i øjeblikket i gang med at bearbejde de i alt 360 høringssvar, som er indkommet på baggrund af den offentlige høring over VVM-redegørelsen. 360! De mange høringssvar vidner om den store, store interesse for projektet.

På baggrund af VVM-redegørelsen og de modtagne høringssvar udarbejder Vejdirektoratet en indstilling til Trafikministeriet. Denne indstilling forventes i løbet af dette forår.

I Vejdirektoratets behandling indgår høringssvaret fra foreningen Grøn Trafik i Bycirklen. Jeg kan således allerede her tilkendegive, at Vejdirektoratet forventes at udarbejde en fyldestgørende besvarelse af foreningens høringssvar.

Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt der er behov for en egentlig ny VVM-redegørelse for løsningen med udgangspunkt i forbedringer af den eksisterende Frederikssundsvej, finder jeg det rigtigt og sagligt, at vi nu afventer Vejdirektoratets indstilling også i denne sag.

Der vil i min indstilling foreligge et grundlag for at vurdere, hvorvidt der er behov for yderligere undersøgelser.

Regeringen har noteret sig, at der lokalt er mange og delte meninger om, hvordan de trafikale problemer i Frederikssundfingeringen løses bedst. Regeringen vil ikke på nuværende tidspunkt afvise, at der kan være behov for yderligere undersøgelser af de trafikale forhold i Frederikssundfingeringen med udgangspunkt i forbedringer af den eksisterende Frederikssundsvej. Men regeringen vil være sikker på, at vi har et fyldestgørende grundlag at træffe beslutningen på.