

er jo en amtsopgave, for så vidt angår udbydningen af den kollektive trafik i de amtskommunale trafikselskaber, og dér er det altså en opgave for disse institutioner, hvordan man end har tilrettelagt det, at sørge for, at tilrettelæggelsen af den kollektive trafik er i overensstemmelse med den lovgivning, der er rammelovgivning, for så vidt angår dét område, men også mere specifikt med de hensyn, der skal tages til den egn, som man udbyder trafiktilbudet i. Det er altså ikke noget, der specifikt har med dette her lovforslag at gøre. Og det er en lokal opgave at varetage mere specifikt, hvilke vilkår der er gældende.

Jeg skal blot knytte en enkelt kommentar til fru Jette Gottlieb, der var imod lovforslaget. Jeg skal blot gøre opmærksom på, at så er man jo også imod, at privatbanerne får mulighed for fortsat i realiteten at køre busdrift, for hvis man ikke giver dem disse muligheder, altså giver privatbanerne mulighed for at omdanne busdivisioner til aktieselskaber, så er det sådan, som hr. Erik Larsen var inde på, at så vil de af naturlige grunde miste deres overskud og dermed deres mulighed for at konsolidere sig, og det betyder altså, at man vil imødesee en afvikling af busdivisionerne, som privatbanerne opretholder for nærværende. Det er altså en afviklingsstrategi, Enhedslisten følger, i stedet for en udviklingsstrategi, som vi andre gerne vil følge.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget 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:

15) Første behandling af lovforslag nr. L 146: Forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger. (Ringboulevarden i Randers).

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 18/1 95).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Sonja Mikkelsen (S):

Forslaget drejer om anlægget af en ny tosporet hovedlandevej i den nordlige del af Randers til erstatning for den nuværende, som går ind gennem byen.

Vejen har været planlagt siden 1930'erne, så den har været længe undervejs.

Linjeføringen er lagt efter aftale med kommunen og efter den behørigt høringsfase i offentligheden og også på baggrund af de nødvendige miljøundersøgelser.

Den koster 39 mio. kr., og pengene skal bruges over 2 år, og det vil give arbejde til det, der svarer til ca. 100 mennesker i ét år. Hertil kommer så, at Randers Kommune i forbindelse med det her anlæg forpligter sig til at gennemføre en længe tiltrængt trafiksanering i hele det område, vi her taler om. Det giver selvfølgelig også beskæftigelse.

Anlægget er en del af regeringens beskæftigelsespakke tilbage fra 1993, som nu altså er klar til at blive virkeliggjort.

Socialdemokratiet anbefaler lovforslagets vedtagelse.

Erik Larsen (V):

Det er et lovforslag, som har haft et grundigt forarbejde, og der er forhandlet med de implicerede parter, og man har fundet nogle løsninger på de problemer, som der jo altid er.

Jeg skal herfra meddele, at Venstre vil gå positivt ind i udvalgsarbejdet om det lovforslag, der her er til behandling, og at vi ikke har nogen indvendinger på forhånd.

Stefan G. Rasmussen (KF):

Set i lyset af den tidligere debat i dag er det jo dejligt, at vi her har et lovforslag, som i hvert fald er til at overskue, og som vi forstår alle sammen, og vi kan da – for at ikke nogen skal blive nervøse – fuldt ud tilslutte os det fra Det Konservative Folkepartis side.

Det, der gør det interessant, er jo, når man som gammel Randersdreng, der kigger på de her ting og sager og i særdeleshed kigger på selve lovforslagets bemærkninger, mindes den tid, hvor man adskillige gange så ministerens hjemby blive tævet af Randers Freja på stadion; men lad det være.

Det; jeg hellere vil kigge på, er det konkrete, som ligger i bemærkningerne. Jeg noterer mig bl.a., at man fra Vejdirektoratets side er i stand

til at komme med nogle yderst specifikke tal, hvilket jeg i anden anledning meget har eftersøgt, men det vil jeg nu også lade ligge.

Jeg kan da godt lide døgn-tallene i dette projekt, for jeg kan jo se, at visse af dem nogenlunde nærmer sig de timetal, vi har herovre i Københavnsområdet, hvilket også bliver interessant, når vi skal tale om vores Helsingørsmotorvej.

Det, jeg synes er spændende, er netop den lange forberedelsestid for dette lovforslag, nemlig helt fra 1930'erne, og det er mere end 50 år.

Jeg kan mindes fra min drengetid, at man derovrefra drog helt til Sjælland for at kigge på en rigtig motorvej. Vi måtte herover, for dengang tænkte man stort og visionært, og man lavede en rute nede fra Randers og helt op til Sæby. Der var nogle visionære mennesker, som troede, de skulle have en bro mellem Hald og Egense, men det var, som om den ikke rigtig blev til noget, at tiden overhalede den. Det har måske også mange af de ting, der er grundlag for vores hovedlandevejsplan, så måske skulle vi på et senere tidspunkt tage alt det op til fornyet vurdering.

Der kommer så noget vældig spændende i det her, nemlig det rent trafikikkerhedsmæssige. Jeg kan helt klart ud af bemærkningerne konstatere, at dette giver trafikken en hastighedsforøgelse, idet der står:

»Ringboulevarden forventes at mindske bilisternes køretid med ca. 44.000 timer om året.« – Det er lang tid at sidde i en bil, skal jeg sige. – »Samtidig vil antal kørte kilometer forøges med ca. 1,4 mio. km årligt.«

Når man regner det ud på sådan almindeligt randrusiansk, kan man se, at det bliver en hastighedsforøgelse på 32 km/t. Jeg synes da, det er dejligt, at sådan en forøgelse af gennemsnitshastigheden for trafikanterne, som der også står i bemærkningerne, medfører et fald i antallet af personskadeuheld på 0,3 årligt. Det giver mig da et godt argument for at få vores hastighed op på et rimeligt niveau, så vi kan køre med vores biler ude på det velfungerende motorvejsnet i Danmark.

Det sidste, jeg lige skal knytte til de små ting, jeg har læst ud af bemærkningerne, er, at Forsvarsministeriet nu endelig er kommet til den erkendelse, at Randers Kaserne ikke skal nedlægges. Det glæder mig meget, og jeg er sikker på, at min fødeby vil glæde sig lige så meget over denne stærke argumentation, hvoraf det fremgår, at man ved alternative linjeføringer

kommer til at bryde et velfungerende skydeområde, og at man også her for Vejdirektoratets penge får flyttet en hovedindgang, synes jeg simpelt hen er prisværdigt.

Jeg kan ikke andet end glæde mig over denne dag, hvor det for en gangs skyld er blevet Randers' dag.

Jeg kan sige til fru Sonja Mikkelsen, at godt nok har det taget lang tid med planlægningen, men det er således, at når Randersfolk foretager sig noget, tænker de sig godt om.

Aage Frandsen (SF):

At et projekt har været tilrettelagt helt tilbage fra 1930'erne, behøver ikke være et argument for, at det er godt i dag.

Der er rent faktisk sket det siden 1930'erne, at ganske mange mennesker har slået sig ned nord for Ringboulevarden, og det vil sige, at det, som projektet i 1930'erne gik ud på, var en ringvej uden om Randers, og det, der nu er projekteret, er Ringboulevarden ind igennem Randers. Den bebyggelse, bl.a. Jenumparken, som ligger nord for Ringboulevarden, er en bebyggelse, som bruger en masse af de faciliteter, som kommer til at ligge syd for Ringboulevarden – det gælder skoler og en række andre institutioner – og det vil sige, at byen bliver delt i to.

Man kan spørge sig selv, hvordan det så kan være, at byrådet i Randers med næsten alle stemmer siger ja til et sådant projekt. Det hænger også sammen med, at Randers i mange år har forsømt at løse de trafikmæssige problemer, som er en normal kommunal opgave, og har ventet på, at staten ville komme og bygge den Ringboulevard. Derfor mener vi, at man altså virkelig skader forholdene i Randers; men måske ikke Randers Frejas muligheder for at klare sig i fodbold, de er nok alligevel i forvejen dårlige, så det får ikke indvirkning på det.

Men det skader byen, at den bliver delt i to, for man har et behov for at have sine faciliteter nær det sted, man bor. Det specielt problematiske i det er, at netop Jenumparken i forvejen mere er det, man kan kalde et socialt belastet område end en række andre dele af byen. Derfor ser vi det for det første som et miljømæssigt problem, at man kører gennem bebyggelser åbenbart med en vis høj hastighed, at man for det andet skiller byen ad, og at man for det tredje fjerner et område, som godt nok aldrig har været tilrettelagt som et rekreativt område, men som rent faktisk er blevet det og netop for de mennesker, der bor nord for Ringboulevarden.

Vi mener, at man i stedet for at lave det projekt, som var godt i 1930'erne, men som ikke er godt i dag, burde lave en løsning, som ligger nord for området. Der har været forskellige projekter. Der er også beskrevet nogle her i lovforslaget, som har været undersøgt, men som man aldrig har været tilhænger af hverken fra Vejdirektoratets eller fra Randers Byråds side; men det er projekter, som vi i hvert fald mener er at foretrække.

Vi mener, at man godt kan lave nogle kombinationer af de alternativer, der er stillet op, som er endnu bedre end nogen af alternativerne, sådan at man får en ydre ringvej, som forbinder industriområdet ovre ved Jomfruløkken og nord for Randers by og går ind i motorvejen derovre, så den krydser dalen; på den måde vil man løse en masse af de trafikale problemer med mere tung trafik.

Derimod er det klart, at nogle af de problemer med bymæssig trafik, som ligger i Randers, ikke løses ad denne vej. Det erkender vi, og dem er man så nødt til at løse ad anden vej; men det er altså noget, som man må sige at Randers by selv har forsømt gennem årene.

Derfor er vi ikke tilhængere af forslaget. Vi er tilhængere af, at man finder en løsning hurtigst muligt, så vi nøjes ikke med at stemme imod forslaget, for det er det samme som at sige, at der ikke skal laves en løsning, og det er nødvendigt, at der bliver lavet en løsning på trafikproblemerne i Randers.

Det er meget uheldigt, at man i så mange år lader et projekt ligge i forventning om, at det gennemføres på et tidspunkt, og så efterhånden siger, at man ikke kan lade være med at gennemføre det. Derfor vælger vi at stille ændringsforslag til linjeføringen, efter at vi igennem udvalgsarbejdet har fået de forskellige vilkår for linjeføringen nærmere undersøgt.

Det er klart, at et af vore problemer med en alternativ linjeføring nord for byen er, at vi støder ind i militærets øvelsesområde. Spørgsmålet er, om man skal tage mere hensyn til det frem for til de mennesker, der bor i Randers, og specielt til dem, der bor i Jennumparken og i det hele taget nord for Ringboulevarden.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Aage Frandsen har da ret i, at der er sket noget, siden planerne om denne Ringboulevard blev lanceret første gang, men så skal hr. Aage Frandsen jo også huske at tilføje – for han ved

det sikkert nok – at alle de, der har bosat sig dér, har kendt til de planer, der forelå, og har vidst, at de formentlig en skønne dag ville blive realiseret. Det er en meget vigtig side af sagen.

Desuden tror jeg ikke på denne her med, at byen deles. Amagerbrogade deler heller ikke Amager, som er en by, der er væsentlig større end Randers, fordi den går ned igennem Amager, jeg var lige ved at sige, ligesom 5th Avenue ikke deler New York, fordi den har en masse gennemkørende trafik.

Endelig skal jeg da pege på – også det burde hr. Aage Frandsen da vide – at Randers Byråd i enstemmighed støtter dette her. Selvfølgelig kan man da være uenig med hele Randers Byråd, men at dets beslutning ikke skulle være nok så godt et udtryk for, hvad randrusianerne ønsker sig, som det, hr. Aage Frandsen har fundet frem til, vil jeg nu have lov at benægte.

(Kort bemærkning).

Stefan G. Rasmussen (KF):

Jeg vil da gerne gøre hr. Aage Frandsen opmærksom på, at rent historisk har Randers altid været delt, og det første bevis på det har vi for mange år tilbage. Lang tid før dette vejprojekt måtte den mand, som jog kniven i den kullede greve, nemlig Niels Ebbesen, netop over broen for at sikre sig, at man ikke gik efter ham, hvorefter han fik hjælp af sin Svend Trøst.

Vi har altid levet med at skulle deles. Vi var også kendt for at være byen med de 13 landeveje, der mødte søvejen. Da jeg var dreng, var det da helt klart, at når man kom op til Rådmandsboulevarden, som dengang var det yderste og dér, hvor der kørte rigtige biler, var det også skillelinjen. Jeg har da også ladet mig fortælle, at man herovre har et begreb, der hedder på den ene eller den anden side af Valby Bakke.

Men jeg synes da i lighed med hr. Arne Melchior, at når et byråd derovre er enig om det, er det ret vægtigt, og for øvrigt mener jeg da også, at der står i selve lovforslaget, at hvis der skulle komme nogle ting frem undervejs, vil man også tage dem med ind i forslaget.

Endelig skal jeg lige sige, at jeg er vældig bekendt med det nye friareal deroppe, idet jeg selv har lagt elektricitet ind i nogle af de huse, der ligger dér. Så hvis der bliver noget skel deroppe, bliver det af rent strømmæssig karakter, hvilket jeg selvfølgelig beklager.

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Når vi skal lave et trafik anlæg – også det, vi her taler om – er det selvfølgelig, fordi der skal løses en trafik opgave, og det har i hvert fald været det helt afgørende for os i Socialdemokratiet, at den vej, vi nu tilrettelægger i Randers, faktisk løser en trafik opgave. Kun hvis den bliver placeret dér, hvor denne anlægslov nu foreslår det, løser den for mig at se både en trafikmæssig, en trafikikkerhedsmæssig og en trafikmiljø mæssig opgave, en opgave med at få nogle biler til at flytte sig fra en hovedvej/indfaldsvej til en anden hovedvej/indfaldsvej og endelig en fremkommelighedsopgave.

Hvis man lagde vejen længere ud, ved vi ud fra de trafikundersøgelser, der foreligger, og som er grundlaget for beslutningen om forslaget, at den ikke vil løse disse opgaver. Men jeg forstår godt den frygt, som kommer til udtryk, f.eks. for, at byen kan blive delt i to, som hr. Aage Frandsen siger, og man kan også undre sig over, at Randers Kommune har givet tilladelse til, at man på et tidspunkt har bygget f.eks. de omtalte etageboliger langs det tracé, som har været lagt ud siden 1930'erne, men man bliver altid nødt til at veje ulemper og fordele op mod hinanden.

Til frygten for, at byen bliver delt i to, vil jeg gerne sige, at vi faktisk har en erfaring fra Århus. Dér har vi også i mange, mange år haft et tracé liggende til en ydre ringvej, som vi fik for vel 10 år siden. Jeg bor selv meget tæt op ad den, og vi har altså ikke oplevet, at den har delt byen i to.

Det var akkurat den samme frygt, der gjorde sig gældende i Århus, da vi rent faktisk skulle til at have den vej, som vi i virkeligheden havde behov for, men der skete ikke det, man frygtede. Det, det drejer sig om, er nemlig, at man sørger for, at der er tilstrækkelig mange stiforbindelser og vejforbindelser, så man ikke bliver forhindret i at komme over vejen, for problemet er, at den er facadeløs. Det har man sørget for i Århus, og man lægger også op til i dette projekt at sørge for at gøre det i Randers. Så jeg mener, man på den måde imødegår frygten for en opdeling af byen.

(Kort bemærkning).

Aage Frandsen (SF):

Det er klart, at man her løser en trafik opgave, og at det også er meningen. Vores argument er, at man så skaber nogle andre problemer, og at

man godt kunne have løst en væsentlig del af den samme trafik opgave ved at lægge vejen nord for byen.

Men det er klart, som jeg også sagde i mit første indlæg, at der er nogle trafikmæssige problemer, som så skal løses ad anden vej, for der er noget af den trafik, som i øjeblikket går ind gennem Randers, som Ringboulevarden vil kunne tage sig af, men som ikke kan ledes ad en nordligere linjeføring. Det er et valg, om man mener, at en trafikpolitisk løsning alene skal indgå i det her, eller man også tænker på, at der skal tages andre hensyn, og vi lægger altså vægt på bl.a. hensynet til byen. Selvfølgelig er man da somme tider nødt til at sige, at dér må man have en vej. Vi vil ikke foreslå Amagerbrogade nedlagt, men man behøver jo ikke at skabe nye problemer.

Det er også rigtig, at Randers i forvejen er delt i to, måske endda i flere. Der er vel ikke nogen – heller ikke jeg – der havde tænkt sig at foreslå, at Gudenåen skulle flyttes, men man behøver ikke skabe nye problemer, og det er jo det, der hele tiden kommer.

Man siger, at man kender andre steder, hvor man også har problemet, og at man så også godt have det her, men hvis vi kunne lade være med at skabe problemet, er det da bedst. Det kan jeg så forstå at der ikke er flertal for i Folketinget.

Jeg skal lige sige til hr. Arne Melchior, at der ikke er enstemmighed i Randers Byråd. Jeg sagde, at der var et overvældende flertal, og det er der ubetinget, men der er altså partier i Randers Byråd, som jeg føler mig forholdsvis tæt knyttet til, bl.a. mit eget, som er imod den linjeføring, som ligger i dette lovforslag. Derfor er det heller ikke ulogisk, at de synspunkter, som mit parti i Århus Amtsråd og i Randers Byråd har, passer med mine, og at jeg er enig i dem.

Til hr. Stefan G. Rasmussen: Jeg kan forstå, at der snart ikke er den ting i Randers, som ikke er hr. Stefan Rasmussens værk. Nå, ikke helt? Nej, for jeg er godt klar over, at Svend Trøsts indsats, dengang Niels Ebbesen skulle løbe gennem Randers og tværs over åen, har hr. Stefan G. Rasmussen ikke taget fra Svend Trøst.

Når hr. Stefan G. Rasmussen fortæller, hvordan byen var engang og sådan noget, mener jeg altså, at det må være nogle år siden, hr. Stefan G. Rasmussen var i Randers til daglig, og nogle år siden, han har oplevet det dér med at se, hvordan en by, der ligger nord for Ringboulevard, i den grad bliver isoleret i forhold til resten af Randers.

Derfor er det altså, at vi kommer med et alternativt forslag, for vi er helt enige i, at det er uholdbart at blive ved ikke at løse problemet; men vi mener altså, at det skal løses på anden vis.

(Kort bemærkning).

Stefan G. Rasmussen (KF):

Nu ved jeg godt, at hukommelsen bliver bedre med alderen, men jeg mener ikke, at jeg på noget tidspunkt har påberåbt mig noget som helst i Randers, der var mit. Det er jeg ikke vidende om, og jeg vil da gerne have at vide, hvornår jeg har gjort det.

Ole Donner (FP):

Jeg kunne have lyst til at gentage det meste af hr. Aage Frandsens første indlæg om betænkelighederne ved det projekt, vi her taler om. Jeg er stort set 100 pct. enig med hr. Aage Frandsen.

Det er jo rigtigt, at det er 60 år siden, man planlagde dette projekt, og jeg er også ganske overbevist om, at hvis man havde gennemført det dengang, ville det have været et rigtigt projekt. Men at gennemføre det i dag mener jeg vil give meget, meget store problemer, bl.a. vil der blive meget støj for den beboelse, der ligger derinde tæt op ad den nye vej, som nu foreslås.

Derfor er vi meget i tvivl om, hvorvidt den bør laves dér. Vi mener, at det vil være meget bedre at have et alternativt forslag, som der også er, nemlig alternativ B. Det har været til høring hos militæret, og jeg kan forstå, at de ikke kan føre krig, hvis de skal over vejen. Det er klart, at det må man tage hensyn til, og så må man overveje, om der er andre muligheder.

Vi mener også, det er et spørgsmål om, hvorvidt staten skal bruge 39 mio. eller 40 mio. kr. på sådan en stump vej. Tænk, hvor godt de 40 mio. kr. kunne have været anvendt til miljøgennemkørsler i byer og små omfartsveje ved større provinsbyer og til sortpletbekæmpelse. Det ville efter vores mening have været meget bedre at anvende midlerne på den måde.

Vi er spændt på at se, hvilke indsigelser og henvendelser der kommer udefra, men vi er i hvert fald i første omgang stemt for at gå imod lovforslaget.

Hr. Stefan G. Rasmussen var inde på nogle tal for, hvor mange biler der passerede de pågældende punkter i døgnnet, og jeg er enig med hr. Stefan G. Rasmussen i, at det ikke er særlig mange. Hr. Stefan G. Rasmussen kom også med nogle udtalelser om en eventuel motorvej på

Sjælland, om tallene vedrørende Helsingør, og jeg vil så også inddrage Farummotorvejen.

Men det er nu engang sådan, og det vil hr. Stefan G. Rasmussen finde ud af, at her i Folketinget er der et stort flertal af jyder, og uanset hvilke partier de er valgt for, gennemfører de det, de sætter sig i hovedet. Der er et godt slogan, der hedder: »Jyden han er stærk og sej, nu vil han ha' motorvej«. Det får han, og vi andre får ingen.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil da gerne takke for den kompliment, som jeg skal dele med de andre, for der ville ikke være sket spor her i landet, såfremt SF og Fremskridtspartiet skulle have indflydelse på dette område, for de har stemt imod alle bevillinger af denne karakter til motorveje og ringveje, og det, de kommer med her i dag, er det samme, vi altid har hørt.

Der har ikke været én stump motorvej, som SF har villet støtte, og der har heller ikke været én stump motorvej, som Fremskridtspartiet har villet støtte. De kommer altid med alle de bedre ideer, som luftes lokalt, og fremfører dem ved behandlingerne. I hele den debat, vi har haft derude, har vi skullet bære ansvaret for pengene og fremførelsen, og når motorvejene så er der, vil de ligge og køre 110 km, hvor vi andre helst vil køre 120.

(Kort bemærkning).

Aage Frandsen (SF):

Hr. Kaj Ikast har jo været medlem af Folketinget i ganske mange år, har været trafikpolitisk ordfører for Det Konservative Folkeparti, har været trafikminister, og derfor kan det ikke være hr. Kaj Ikast ubekendt, at SF har stemt for motorveje, og at vi har stemt imod motorveje. Det er, som om hr. Kaj Ikastr erindringer er klare med hensyn til, at vi er imod, men vi har også stemt for. Vi foretager en vurdering af, om der er brug for motorvejen, eller om der ikke er brug for motorvejen.

Jeg kan så omvendt sige, at mit indtryk er, at når hr. Kaj Ikast skal vurdere tingene – motorvejsprojekter eller ej – siger hr. Kaj Ikast altid ja, uanset om der er biler nok eller ej. Det er også derfor, hr. Kaj Ikast ikke er færdig med at få bygget motorveje i Jylland; vi skal jo have flere asfaltbaner lagt derude efter hr. Kaj Ikastr opfattelse.

Men vi siger altså ja eller nej til motorveje afhængigt af, hvad projektet er.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hvis jeg ikke husker rent galt, var de sidste tre motorveje eller omfartsveje, som SF stemte for, ved Næstved, ved Fåborg og ved Horsens. Det er jo synd, at den forhenværende trafikminister ikke rigtig kan huske det.

Vi stemmer altså for, som hr. Aage Frandsen har sagt, hvis der er behov for det, og skulle der også komme en cykelsti, siger vi i hvert fald ikke nej.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg takker for belæringen.

Vi talte egentlig om motorveje, og så vil jeg gerne spørge SF, hvilke motorveje i Danmark det var, de havde stemt for i Danmark. Det er gledet ud af min bevidsthed; nu vil jeg gerne belæres.

Jette Gottlieb (EL):

Dette lovforslag er et dårligt forslag. Planen er udpønset i 1930'erne, den så rimelig optimistisk ud i 1950'erne, den overlevede sig selv i 1970'erne, hvor byen udbyggedes, den blev målt og vejjet i 1980'erne, og så burde den forkastes i 1990'erne.

Når Folketinget overhovedet er blandet ind i det, er det, fordi vi skal betale. Planen er jo led i en beskæftigelsesplan, og det er vel det bedste, der kan siges om den. Men jeg kunne forestille mig, at de penge fint kunne bruges og den beskæftigelse fint kunne sættes i værk ved etablering af en trafikdifferentiering i byen og ved en reel trafiksanering i bred forstand.

Vejen skaber en række problemer: lokale miljøproblemer af anseelige dimensioner; sociale problemer, fordi den klipper byen i stykker; politiske problemer, fordi de lokale beboere i området er stærkt imod den, hvilket de også har gjort opmærksom på over for Folketingets Trafikudvalg, og fordi hele projektet og hele planen er alt for gammel og alt for ukvalificeret til sit bagland. Det er ikke bare de lokale beboere, der er stærkt imod det; vi skal minde om, at det lokale CD og det lokale radikale parti også er stærkt imod.

Hele planen er ukvalificeret udpønset. Det er f.eks. trafiktællinger fra 1984, der bliver brugt. Siden da er der jo sket adskilligt på trafikområdet i Randers. I 1994 blev der åbnet en motorvej, som opslugede det meste af den omkørende trafik, og siden er der ikke lavet trafiktællinger. Det

mindste, man kunne forlange, var, at man lavede nye trafiktællinger, når der blev lavet så omfattende ændringer.

Jeg mener, at man i virkeligheden i denne sag burde foretage lokalprøven, det vil sige, at man skulle undersøge, om Randers Byråd var lige så enig i at lave vejen, hvis det selv skulle betale, altså undersøge, om byrådsenigheden i virkeligheden er en enighed om at modtage 39 mio. kr. i tilskud fra staten.

Jeg vil stemme imod forslaget, og jeg vil i udvalget bede om nye trafiktællinger.

Arne Melchior (CD):

Jeg skylder hr. Aage Frandsen en undskyldning for at have påstået, at det var et enigt byråd i Randers, der gik ind for dette. Det beklager jeg. Jeg huskede forkert, men det ændrer altså ikke noget ved, at når, skal vi sige ni tiendedele, jeg har ikke nøjagtigt mandattallet parat her, i et byråd går ind for en bestemt placering af en ny trafiklinje, skal der altså væsentlig stærkere argumenter end dem, hr. Aage Frandsen og også hr. Donner har kunnet præstere, for at gå imod.

Jeg synes, det er lidt mere pinligt for hr. Aage Frandsen og hr. Tommy Dinesen, at de går herop og belærer hr. Ikast, og når han så beder om at få sat eksempler på, kommer der ikke nogen; men det har vi vel til gode.

Må jeg sige principielt om denne vejlinje – og heri ligger også et svar på især hr. Aage Frandsens modstand – at det ikke er rigtigt, når hr. Aage Frandsen siger, at man kan lave sådan en ny vej uden at skabe nye problemer. Det ville da være ideelt, hvis man kunne, men i den retning ligner vejlovgivningen såmænd skattelovgivningen. Man kan ikke ændre på nogen af delene, uden at det skaber nye problemer – ikke at de ikke kan løses – nye vanskeligheder af afgrænsningsmæssig og anden praktisk art.

Det gælder næsten al lovgivning, at når man griber ind i noget tilvagt, vil det altid på en eller anden måde være mindre ønsket af visse af de borgere, som har relation til det. Jeg tror, det er en erkendelse, man gør klogt i at lægge sig på sinde, at det bedste ofte er det godes fjende og meget ofte er uopnåeligt.

Det er klart, at hvis man kunne lægge vejen hen et sted, hvor der slet ikke bor nogen, er der ikke nogen, der har gener hverken af os, af støj eller af andre ting, men så opfylder den jo ikke sin funktion. Vi har i øjeblikket i Trafikudvalget, jeg var lige ved at sige i stribevis af tilsvarende

problemer. Trafikministeren vil nikke genkendende til dem. Det drejer sig om de nordjyske motorveje, hvor der er tvivl om nogle linjeføringer, og overalt, ligesom der er ved omfartsveje, deler det lokale samfund sig i nogle, der ønsker dem østligt, nogle, der ønsker dem vestligt, eller hvad led de nu går på, og så er det, at lovgiver er nødt til at skære igennem og spørge: Hvor er generne mindst og fordelene størst?

Det er fornemt, at nogle ordførere og nogle partier altså har nogle højtsvævende ideale fordringer til, hvad der kan laves af anlæg. Vi har tidligere talt om forbindelserne over Storebælt og Øresund; det er klart, at de efter min opfattelse er kæmpefordele for alle involverede, men ikke uden samtidig at skabe visse midlertidige og visse langsigtede problemer.

Det er også tilfældet her, og det vil det næsten altid være. Det må man så kunne bære, når man vel at mærke gør sig umage for at finde den løsning, som er mindst skadelig for så mange som muligt og mest fordelagtig for så mange som muligt. Det synes jeg man i forberedelserne til denne vejstrækning og dens placering har gjort på prisværdig måde – måske lidt for grundigt og lidt for langvarigt, men det er en anden historie – og det er dejligt, at vi nu er fremme ved et resultat.

Da man har gjort sig umage, og da der er taget hensyn, så vidt som det nu engang er praktisk muligt, kan CD helt varmt anbefale, at dette lovforslag vedtages og iværksættes hurtigst muligt.

(Kort bemærkning).

Aage Frandsen (SF):

Jeg er helt enig med hr. Melchior i, skal vi give præmisserne for sådan nogle beslutninger. Spørgsmålet er så, om det er det mest hensigtsmæssige. Det er klart, at der altid vil være nogle, der er generet af en løsning, for det er umuligt at lave en løsning, ingen bliver generet af. Hvis ikke andet så vil et enkelt hus eller en ejendom, der ligger et afsides sted, blive ramt af, at man også placerer en vej dér; i dette tilfælde ville militærrets øvelsesareal også blive ramt. Det er klart, at en hvilken som helst løsning vil genere nogle, så det er i denne forbindelse et spørgsmål om en afvejning.

Til hr. Melchior kan jeg sige, at jeg tror, det er 26 eller 27 byrådsmedlemmer ud af 31, så det dér med ni tiendedele er ikke helt forkert.

Til det, som hr. Ikast var inde på, og som også hr. Melchior fulgte op, vil jeg sige, at vi acceptere

rer princippet om det store H, og det vil sige, at det er motorvejsføringer. Vi har selvfølgelig stemt for alle de udfyldninger, der har været i det store H i Jylland, også inden for nyere tid, og det var altså ikke bare, fordi jyderne er seje, og fordi de vil have motorveje, men vi mente, det var meget fornuftigt at få udbygget motorvejsnettet nord-syd i Jylland.

Derimod er der en række andre steder, hvor vi har sagt nej. Vi mener ikke, at de to nordjyske skal være der, og vi mener også, at en række motorvejsprojekter godt kunne have været klarret på anden vis.

Det, vi diskuterer nu, er altså ikke engang en motorvej. Vi foreslår en ringvej uden om byen i stedet for en ringvej ind igennem byen.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Hr. Melchior syntes, det var godt, at man havde forberedt sig så grundigt, og at det var virkelig godt, at man tog hensyn til, hvor sådan en vej skal løbe. Det er jeg selvfølgelig også enig i, men jeg synes nok, at 60 år er for lang tid; der sker dog lidt med byggeriet og området i 60 år.

Men det, der bragte mig herop, var, at hr. Melchior syntes, at det var en dårlig begrundelse, eller rettere sagt, at Fremskridtspartiet stort set slet ikke havde nogen begrundelse for at stemme imod. Dertil vil jeg godt sige, at jeg synes, at de 39 mio. kr. kunne være brugt bedre på sortpletbekæmpelse. Dette er et 60 år gammelt projekt, som ikke er tidssvarende, og det bliver støjbelastende for befolkningen. Det synes jeg er gode grunde.

Men vi kan selvfølgelig have forskellige, hvad skal vi sige, fornemmelser af, hvordan man bør argumentere her i salen, og dér vil jeg godt sige: Hr. Arne Melchior's parti, CD, som kalder sig bilisternes parti, går altså ind for motorveje, uanset pris, behov og trafikthæthed.

Hvad er der så sket med bilisternes parti, efter at det er kommet i Folketinget? Der er benzinpriserne blevet seksdoblet, vægtafgift og forsikringsafgifter – bilafgifter i det hele taget – forhøjet. Det er altså CD's måde at argumentere på.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Lige om det sidste: Jeg vil nu ikke laste CD for det. Derimod vil jeg nok mene, at hr. Arne Melchior skylder at forklare os dokumentationen for, at den vej bare skal anlægges.

Jeg kan være enig i betragtningerne om, at vi har et ansvar for at fordele de negative ting, der kommer ud af, at man træffer nogle overordnede beslutninger, men som jeg ser det, er det ikke dokumenteret, at den vej er vigtig. De trafiktællinger, som var baggrunden for den endelige udformning af planen, stammer fra 1984. I mellemtiden er der åbnet en motorvejsstrækning, der tager al den omkørende trafik. Det er kun lokaltrafik fra industriområdet og fra det lokale beboerområde, der fremover vil komme til at benytte den pågældende vej.

Vejen kommer til at ødelægge en væsentlig del af lokalmiljøet for et stort nyt byggeri, som er lavet, siden vejen oprindeligt blev planlagt. Jeg synes ikke, vi skal tage som udgangspunkt, at den vej skal bygges og derefter finde den mindst dokumenterede måde at gøre det på. Vi kræver en dokumentation for, at den skulle være nødvendig.

Vi er også udsat for, at der er sket nogle vældige spring i trafikken siden de grundlæggende trafikprognoser. Igennem de sidste 10 år har vi faktisk fået fremlagt op til 100 forskellige trafikprognoser som begrundelse for vejen. Det er en metode, vi kender andre steder fra, når man med djævlens vold og magt vil have nogle trafikplanlægning igennem, men det er ikke en metode, vi kan acceptere. Vi savner simpelt hen dokumentation for, at det her er nødvendigt.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Ole Donner må gerne kalde CD for bilisternes parti. Desværre har vi kun en meget lille, næsten forsvindende andel af bilisterne som vælgere. Men betegnelsen er udmærket. Det er ikke noget, vi går rundt og kalder os, det er noget andre kalder os, og det er da helt fint.

Må jeg ikke erindre om, at jeg tidligere på dagen på mit partis vegne er gået stærkt i brechen for den kollektive trafik, så for os er det ikke et enten-eller, men et både-og.

Hvad benzinprisen angår, siger jeg tak for, at jeg ikke skal have ansvaret for den, men må jeg erindre om, at det ikke er forkert, når jeg siger, at benzinprisen i Danmark er godt og vel 1 kr. lavere, end den var for 10-12 år siden; det kommer lidt an på oktantal, blyfri-ikkeblyfri, osv. Det vil altså sige, at der er tale om en realprissænkning på langt over dette beløb, men det har vi aldrig drømt om at tage æren for. Men jeg er da ikke bleg for at tage æren for, at jeg nok tror, vi har fået sat en kraftig bom for de forly-

dender, som f.eks. SF og nogle andre lod sig høre med for ikke så længe siden, om, at benzinprisen skulle sættes op i størrelsesordenen 10-12 kr. pr. l, og det er vi da meget stolte af.

Det er heller ikke rigtigt, at CD går ind for en hvilken som helst motorvej, ligegyldigt hvor, og ligegyldigt hvad den koster. Det gør vi selvfølgelig ikke, men jeg er konkret vidende om, at vi har mange lokale vejmyndigheder her i landet, og så har vi altså den statslige, Vejdirektoratet, som internationalt er højt respekteret, og som jeg ved selvsyn gennem 14-15 år har kunnet konstatere er meget kompetent. Når vi derfor kan støtte os både til det og til folkeviljen i lokalområdet, skal man altså være en slags hr. Besserwissen for at kunne stemme imod, og den hører vi ikke til. Hr. Donner må selv om, hvorvidt han synes, at han er det og har kræfter til at være det.

Jeg vil her kun henvise til, hvad jeg har sagt om Vejdirektoratet og de øvrige vejmyndigheder. Jeg mener, at det her er velforberedt – både hr. Aage Frandsen og jeg har sagt, at det måske også har været forberedt for længe – det er gavnligt for byen, for området og for gennemkørende trafikanter, og det er en motorvejsstrækning, som altså giver fuldt renteafkast på den måde, vi plejer at udregne de objektive kriterier for vejbyggeri.

(Kort bemærkning).

Aage Frandsen (SF):

Man kan lade en urigtig oplysning passere, men så kunne nogle jo tro, at det så nok er, fordi den er rigtig, og derfor vælger jeg at korrigere hr. Melchior.

SF har aldrig fremsat forslag om, at benzinprisen skulle op på 11-12 kr. Jeg ved godt, det er blevet sagt i valgudsendelser, ikke af SF, men af andre, men det bliver det ikke rigtigere af. SF foreslog under valgkampen en helt konkret pris, der var anderledes og højere end den nuværende, også højere end den, regeringen foreslog, men det var ikke 11-12 kr.; det var andre, der gjorde det på vores vegne.

Det kan godt være, vi syntes, prisen skulle endnu højere op end det, vi har foreslået ud fra nogle miljømæssige betragtninger, men det har vi ikke foreslået, for vi ved godt, at man ikke bare kan sætte prisen op på én gang; så 11-12 kr. er ikke et SF-forslag.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil gerne medgive CD, at CD ikke altid og for enhver pris går ind for veje; CD i Randers går f.eks. ikke ind for dette projekt.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Hr. Melchior sagde ganske rigtigt her fra talerstolen, at CD ikke længere repræsenterer særlig mange procent af bilisterne. Det er der nok ikke så meget at sige til, for når man ser på den måde, de har behandlet bilisterne på, er det klart, at de flygter. Det er jo ikke mig, der er kommet med betegnelsen, at CD var bilisternes parti; man slog sig op på det. Så kan jeg jo ikke rigtig i denne debat komme ind på, at CD også var boligejernes parti, og det er man nok også løbet lidt fra.

Men selv om man er bilisternes parti, har man stemt for alle forhøjelser af benzinpriserne, og jeg er glad for, at hr. Melchior ikke imødegik, at de er steget en 5-6 gange, efter at CD er kommet ind. Man har også stemt for alle forhøjelser af vægtafgifter, registreringsafgifter m.v., og det er klart, at når man bruger penge uden blusel til højre og venstre til broer og veje og kollektiv trafik og det er bilisterne, der skal betale, må andelen af vælgere blive mindre.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg må for anden gang sige undskyld til hr. Aage Frandsen. Når det ikke er SF, der kom med det forslag, men – som hr. Aage Frandsen sagde – nogle, der gjorde det på SF's vegne, skal han selvfølgelig ikke lastes for det. Beklager.

Jeg må om benzinprisen sige, at den ikke er steget 5-6 gange, og jeg vil godt vædde en månedsløn på, at det er noget, hr. Donner bare kaster ud i luften og ikke har undersøgt. Efter min bedste erindring er den i absolutte tal steget mellem 3 og 4 gange, siden vi kom herind for 21 år og nogle måneder siden, men i realpris er den faktisk ikke steget, muligvis endda faldet. Det er ikke noget, vi tager æren for, og derfor skal vi heller ikke have ansvaret for, hvis den er steget.

Jeg kan også spørge: Hvor meget er hr. Donners vederlag herinde, hans gage i øvrigt eller hans timeløn steget, når prisen på andre varer er steget? Så denne løsrevne og endda ikke korrekte påstand har en værdi af nøjagtig nul. Nu har vi ikke flere femører, så jeg kan ikke sige, at den ikke er fem flade øre værd.

Hr. Donner sagde, at vi ikke mere har så forfærdelig mange af bilisternes stemmer. Jeg vil gerne sige, at det har vi aldrig nogen sinde haft. Vi har aldrig haft mere end ca. 7 pct. af stemmerne ved noget valg, og der har i alle de år været nogle og tres procent af befolkningen, som har adgang til egen bil, så hr. Donner er med sine tal, statistikker og hukommelse, som i virkeligheden skulle hedde forglemmelse, helt ude, hvor ingen hverken kan bunde eller køre.

Formanden:

Nu tror jeg vi skal vende tilbage til ringvejen omkring Randers.

Jeg synes, vi må tage dette under mere generelle debatter. Hr. Donner.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg skal gøre det meget kort, hr. formand, og bare nøjes med at konstatere, at jeg er helt sikker på, at ved næste meningsmåling vil CD buldre frem, når det bliver kendt, at benzinpriserne med deres medvirken kun er steget 4 gange.

Formanden:

All right. Så vender vi tilbage til ringvejen omkring Randers, og det er trafikministeren.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Ordførerne har tilsyneladende været mere optaget – i hvert fald omfangsmæssigt – af denne sag end af den foregående om omstrukturering af DSB, og sagen har ført os langt omkring. Boulevarden blev til motorvej undervejs, og Randers bankede den gule fare i fodbold. Under alle omstændigheder vender vi, som formanden sagde, tilbage til egnsboulevarden, og jeg skal blot takke for den trods alt positive opbakning, som lovforslaget har fået.

Jeg har fremsat lovforslaget, fordi jeg mener, det er et godt forslag. Jeg har noteret mig, at Randers Byråd synes, det er et godt forslag, og jeg håber, at det bliver til gavn for den trafiksanering i øvrigt, som foretages af Randers Kommune, således at rigtig mange Randersborgere bliver glade for den trafiksanering, som følger med dette projekt, der forhåbentlig snart kan gennemføres.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den sidste sag på dagsordenen var:
16) Første behandling af lovforslag nr. L 147: Forslag til lov om ændring af lov om trafikhavne m.v.
 Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
 (Fremsat 18/1 95).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Sonja Mikkelsen (S):

Da mit partis ordfører på denne sag, hr. Helge Mortensen, ikke kan være til stede, skal jeg fremføre Socialdemokratiets holdning til sagen.

Socialdemokratiet kan støtte dette lovforslag, som giver trafikministeren adgang til at delegerede takstfastsættelsen for statshavnene.

Vi finder, at det er en naturlig forlængelse af den lov, der her fra 1. januar er trådt i kraft med fuld styrke for de kommunale havne, og som jo indebærer, at de selv kan fastsætte deres takster.

Lovændringen har trafikministeren oplyst, at han i første omgang vil bruge til at give Esbjerg Havn en form for fristyrestatus, og Socialdemokratiet kan tilslutte sig, at man prøver med sådan et pilotprojekt.

Socialdemokratiet anbefaler altså lovforslaget til vedtagelse.

Svend Heiselberg (V):

Hvis sigtet er, at man skal gøre det dyrere for brugerne at bruge havnene til at lande deres fisk osv., vil Venstre også kunne støtte lovforslaget. Men der er nogle ting, som vi vil bore i, når lovforslaget kommer i udvalget.

Kaj Ikast (KF):

Fra Det Konservative Folkepartis side er vi glade for, at forsøget i Esbjerg nu er nået så langt, at vi kan begynde at tale om priser. Derfor skal det have vores bedste støtte.

Ole Donner (FP):

Vi kan fra Fremskridtspartiets side støtte forslaget. Vi mener, at det vil være rimeligt at prøve at lave et pilotprojekt ovre i Esbjerg. Vi synes også, det er helt rimeligt, at der er mulighed for, at ministeren kan bemyndige nogle til at fastsætte disse takster, bl.a. i byrådene, der selv ejer havnene. Derfor kan vi støtte forslaget.

Tommy Dinesen (SF):

Vi synes, det er et udmærket forslag, og vi støtter det.

Vibeke Peschardt (RV):

Det Radikale Venstre kan støtte forslaget.

Jette Gottlieb (EL):

Som det eneste af de mange forslag, trafikministeren i dag har fremsat, kan vi støtte dette lovforslag.

Arne Melchior (CD):

Også CD kan støtte dette lovforslag ligesom de fem foregående: Sikken dejlig weekend den trafikminister må få.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg har set frem til en rigtig dejlig weekend, og jeg er sikker på, at man også vil få en dejlig weekend i Esbjerg, hvor man nu får mulighed for lidt mere frihed i forbindelse med den forsøgsordning, vi laver, således at man kan arbejde for et effektivt og godt samarbejde med brugerne på havnen med henblik på at udvikle Esbjerg Trafikhavn.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette