

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 behørig 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