

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.