

(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