

Og hvis man så fortsatte den diskussion, kunne man jo sikre alternative trafikmuligheder mellem stationen og messecenteret.

Hvad ville sådanne løsninger koste? Vores bud er, at de ville koste meget mindre end det, vi nu oplever.

Enhedslisten kan ikke støtte det fremsatte lovforslag.

(Kort bemærkning).

**Klaus Kjær (DF):**

Til hr. Søren Kolstrup vil jeg sige: Det er jo helt anderledes med hensyn til egnsudvikling i denne sag. Der er også et spørgsmål om egnsudvikling, men et meget væsentligt moment med hensyn til anlæggelsen af motortrafikvejen eller motorvejen – hvad det nu bliver til – er jo Messehallerne i Herning. De kan altså ikke flyttes og lægges ud lokalt, hvor folk bor osv. Dem skal man rent faktisk kunne komme til med jernbane eller med bil, og selvfølgelig foretrækker de fleste bilen i forbindelse med udstillinger osv. Der er jo nogle rent praktiske ting at tage hensyn til.

Så der er et overvejende andet hensyn at tage i denne sag, nemlig at man ikke kan foretage en egnsudvikling som den, hr. Søren Kolstrup ønsker.

**Christian Jensen (FP):**

Rute 18, strækningen Herning Nord-Brande, og rute 15, strækningen Herning Øst-Snejbjerg, er det, vi behandler her i lovforslag nr. L 224, og Fremskridtspartiet er ligesom i den foregående debat positivt indstillet over for tiltag, der højner færdselssikkerheden.

Rute 18 og rute 15 er to strækninger, der har tilknytning til et af Danmarks mest dynamiske erhvervsområder. Området har et erhvervsliv, som alle andre egne her i landet misunder det. Det er et område i stærk vækst, og vejene vil få en positiv afsmitning meget længere end til Herning-området; de vil give synergieffekter langt længere: mod nordvest helt til Holstebro, ja, helt til Hanstholm. Det er også områder, hvor der er stor vækst, og det er områder, hvor man ved at trafikallene vil stige. I øjeblikket investeres der i nye færger fra Hanstholm til Vestnorge, en trafik, der er vokset markant i de seneste år, og en vækst, som undersøgelser og investeringer synes at bekræfte.

Fremskridtspartiet deler ligesom ordførerne for såvel Venstre som Det Konservative Folkeparti og CD den bekymring, der går på det

uvisse i de fremtidige trafiktal, som vi ikke kender, i og med vi at ikke ved, hvornår vi skal anlægge vejene.

Erfaringerne viser også, at det som regel er billigst at gøre det færdigt, men »færdigt« er et udtryk, som nogle synes at have svært ved at forstå. Fremskridtspartiet har forstået ordet »færdigt« således og derhen, at vi ikke skal lade os friste til at springe over, hvor gærdet er lavest, og »nøjes« med en motortrafikvej – ikke fordi vi ikke kan se, at en motortrafikvej er en forbedring, men det ender jo alligevel med en motorvej. Det ved vi jo, så lad os derfor få den med det samme, altså en motorvej fra begyndelsen, hvor anlægsarbejderne går i gang. Så lad det bare tage et år eller to år mere, inden vi får den. Fremskridtspartiet kan tilslutte sig det forslag, der kommer fra Venstre og de Konservative.

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Jeg er undtagelsesvis enig med hr. Kaj Ikkast i, at det er noget mærkeligt noget, vi står med her, for der er jo ingen bevillinger i det, men omvendt kan jeg også godt forstå, at der selvfølgelig er en signalværdi i at få truffet en principbeslutning om et trafik anlæg.

Der skal ikke herske tvivl om, at Vest- og Nordvest- og Midtjylland fortjener at få forbedret sine trafikforhold, ikke for at udvikle erhverv – det har man nemlig gjort – men for at bevare erhverv tror jeg helt sikkert det er nødvendigt.

Når vi vurderer behovet for veje, mener jeg ikke vi kan nøjes med at kigge på trafikintensiteten; vi må også kigge på, hvor langt man skal køre. Jeg mener faktisk, at behovet kan udtrykkes som produktet af afstanden og trafikintensiteten, altså forklaret på den måde, at man jo bedre kan acceptere at køre 20-30 km i forholdsvist tæt trafik end 120-130 km, for det er, når man kører langt i bagsmækken af nogle lastbiler, eller hvad det nu er, man begynder at foretage hasarderede overhalinger og tage chancer osv.

Det er, som om man især på Øerne døjer lidt med at forstå dette, har jeg lagt mærke til, og det, der er argumentet for motorvejene i Jylland specielt, er jo, at afstandene er længere.

Med hensyn til det projekt her kan jeg især tilslutte mig strækningen øst om Herning og strækningen fra nord for Lind og til Snejbjerg i den form, som er beskrevet her.