

gående motorvej. Denne firesporede hovedlandevej vil også kunne benyttes til afvikling af dele af lokaltrafikken.

Linieføringen Århus-Herning skal i stedet være følgende:

- a. Herning-Bording bør svare til den i lovforslaget foreslåede linieføring.
- b. Bording-Silkeborg bør følge rute 15 med en omfartsvej syd for Pårup.
- c. Ved Silkeborg bør linieføringen følge Silkeborg Ringvej og Rute 15 til Hårup. Der bør opføres miljøværn ved boligbebyggelser langs Silkeborg Ringvej svarende til miljøværnet langs Århus Ydre Ringvej.
- d. Hårup-Mollerup bør anlægges som en omfartsvej med linieføring syd for byerne Hårup, Linå og Mollerup.
- e. Derefter bør vejen følge Rute 15 fra Mollerup til den nord-syd-gående motorvej, idet linieføringen ved Galten anlægges syd for Galten.

Ved Hørbylunde Bakker, Funder Ådal og Skærskovhede bør linieføringen også følge Rute 15, idet det forudsættes, at linieføringen i form af en bro føres over jernbaneoverskæringen ved Hørbylunde Bakker, for at trafiksikkerheden kan blive tilstrækkelig og naturen kan være så uberørt som muligt – specielt ved Funder Ådal.

Samtidig ønskes jernbanestrækningen Skanderborg-Herning udbygget med et dobbeltspor.

På tilsvarende måde foreslår mindretallet, at vejforbindelsen mellem Rindsholm og Højbjerg (Rute 26) bliver anlagt som en firesporet hovedlandevej uden om Rødkjærbro og ikke som en motorvej.

Mindretallet finder det naturligvis godt, at regeringen indtil videre har droppet tanken om en motorvej uden om Silkeborg gennem Gudenådalen. Men mindretallet frygter, at det kun er en stakket frist, før man vil søge at forbinde de to stumper motorveje Århus-Låsby og Bording-Herning, og at Gudenådalen til den tid vil blive ofret.

Med hensyn til de miljømæssige konsekvenser har diskussionen primært gået på Gudenådalen, men det er langt fra det eneste naturkønne område, der bliver berørt.

Det er ikke kun ved at skade naturen direkte ved at lade en motorvej passere gennem

Gudenådalen, at der er tale om miljømæssige konsekvenser.

Der er i høj grad også tale om miljømæssige konsekvenser, når man bidrager til at øge bilismen ved et motorvejsbyggeri. Derfor er motorvejsinvesteringerne også på mange måder i strid med de smukke handlingsplaner om energi og trafik, som er blevet udformet i forskellige regi.

Mindretallet finder det meget beklageligt, at regeringen ikke har villet foranstalte grundige undersøgelser af en alternativ linieføring Århus-Herning suppleret med en forbedret jernbaneforbindelse Skanderborg-Silkeborg-Herning.

Mindretallet finder det også meget problematisk, at en række svar til Trafikudvalget stort set gengiver Vejdirektoratets tidligere udgivne rapporter og reelt ikke forholder sig til de problemstillinger, der rejses i spørgsmålene.

Mindretallet finder, at der er en række uafklarede forhold. Det gælder en række af de spørgsmål, der ikke er besvaret, samt spørgsmål, som er besvaret på en måde, der giver anledning til nye spørgsmål.

Mindretallet finder også ministerens argumenter påfaldende flere steder, f.eks. omkring linieføringen ved Snåstrup Mølle.

Mindretallet havde med de stillede spørgsmål og de af ministeren afgivne svar håbet på at få et ordentligt grundlag for at stille ændringsforslag med henblik på en anden linieføring. Det har ministeren åbenbart ikke villet bidrage til med svar af tilstrækkelig kvalitet.

Derfor undlader mindretallet at stille konkrete ændringsforslag til dette lovforslag, men nøjes med i betænkningen at angive, hvilken linieføring mindretallet foretrækker, hvorefter mindretallet stemmer imod regeringens forslag.

Et *fjerde mindretal* (Fremskridtspartiets medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling, fordi mindretallet ikke under de nuværende økonomiske forhold kan acceptere, at de sparsomme ressourcer anbringes i motorveje og lign. Mindretallet ønsker derimod at bruge ressourcerne til at sætte mere gang i hjulene på erhvervslivet, så samfundet får råd til store trafikinvesteringer.