

**[Bilgrav-Nielsen]**

øvrigt i særdeles godt selskab på hele turen, idet jeg havde et kvindeligt konservativt folketingsmedlem som sidekammerat, og vi førte mange interessante samtaler om, hvor langt der egentlig var mellem bilerne derovre i det jyske i forhold til, hvad vi oplever på en del vejstrækninger her i det sjællandske, især i nærheden af Københavnsområdet. Men lad nu det ligge!

Det, som hr. Ikast siger om Gudenåen, er jo næsten ikke til at bære: Nu er det Gudenåens storslåede naturværdier, der lige præcis giver den stærkeste anbefaling af, at der skal gå en motorvej dér, for det er dog synd for bilisterne, at de ikke skal opleve dette storslåede naturområde. Se, sådan er det måske i glimt, at vi ser forskellene, hører forskellene, mærker forskellene i holdninger til det begreb, der har med naturværdier at gøre.

Det får mig til at sige, at jeg er utrolig glad for i dag at konstatere, at det regeringsgrundlag, der blev formuleret, er helt, helt epokegørende. For for første gang er det, som fru Sonja Mikkelsen har beskrevet det, klart og tydeligt nedfældet: at vi ikke bare kan blive ved med at knalde den ene motorvej ud efter den anden og så tro, at vi løser problemer. Vi er derhenne, hvor vi skaber endnu flere problemer, end vi løser.

Til hr. Ikast som konservativ ordfører må jeg sige, at vi sætter vores lid til, at det transportråd, som blev nedsat på radikal foranledning, og som har en tidligere konservativ minister som formand, nemlig hr. Niels Wilhjelm, vil vise andre veje til løsning af vore trafikproblemer end dem, der er traditionelt konservative, og som hr. Ikast stadig står fast på.

(Kort bemærkning).

**Inger Stilling Pedersen (KRF):**

Jeg må sige til hr. Ikast, at selvfølgelig har vi i Kristeligt Folkeparti nogle medlemmer, som har meget forskellige opfattelser. Gruppen har sin opfattelse, og vi tegner partiet herinde. Jeg har min opfattelse, som jeg giver udtryk for, og jeg mener også, at jeg i den regering, vi er medlemmer i, fortsat kan arbejde for de synspunkter, som vi står for.

Når vi f.eks. siger, at det er helt i orden, at man laver en undersøgelse, mener jeg, at alle, også De Konservative og Venstre, burde kunne se, at det sker der da ikke noget ved. Der er jo tid nok til at lave den.

Jeg kunne egentlig godt tænke mig, at hr. Ikast ville fortælle mig, hvornår hr. Ikast havde forventet og planlagt at denne vej skulle være klar til åbning, for det kunne jo være, at denne regering også efter den undersøgelse, der nu er, og hvis man kan blive enige om det – det håber vi så at De Konservative og Venstre vil bakke op – at vejen kan være færdig til den planlagte tid. Hvad sker der ved, at man udsætter det?

Nu ved hr. Ikast godt, at jeg personlig ikke var tilfreds med H-løsningen. Der er så andre i Kristeligt Folkeparti, der er meget tilfredse med H-løsningen. Jeg mener, vi overhovedet ikke er færdig med at diskutere, om det skal være den ene eller den anden løsning. Man kunne vedtage en lov og så sige, at man bagefter kunne finde ud af, om man ville have den ene eller den anden løsning. Hvor mange penge vil man spille på det, når man i forvejen ikke er klar over, hvad man vil? Jeg synes, dette er – som jeg sagde før – en ordkrig og ikke spor andet. Der udsættes intet som helst. Det, vi skal nå, skal vi nok nå, og så forventer vi selvfølgelig også, at De Konservative og Venstre er med i kommende projekter.

Man kan da udmærket godt begynde omkring Århus-Herning. Vi skal nok få lavet det stykke vej, og der er tid til at tale med beboerne og få løst problemerne omkring det.

(Kort bemærkning).

**Sonja Mikkelsen (S):**

Hr. Ikast talte så varmt for, at den nye regering skulle have ladet projekteringsloven stå for rute C og rute A/B på den nord-syd-gående motortrafikvej og så have, hvad skal man sige, sammenlignet det med en H-løsning. Men måske har hr. Ikast ikke læst sit eget lovforslag, da han selv var trafikminister, for af det fremgår det jo, at man ville stryge og stoppe arbejdet med at vurdere rute C-muligheden og rute A/B-muligheden, og så ville man alene koncentrere sig om H-linien til trods for, at f.eks. Vejdirektoratet havde peget på rute C som den, der var mest trafikøkonomi i, og det kan jo undre. Så der er al mulig grund til, at den nye regering sætter spørgsmålstegn ved det grundlag, der på nuværende tidspunkt ligger for beslutninger på dette område.

Så har jeg bemærket, at da jeg spurgte efter lidt dokumentation for behovet på det område,