

[Ernst B. Schmidt]

Jeg har fotograferet storke fra hovedvejen. Jeg har fotograferet fasaner, der har bygget rede ved vejen. Jeg har kørt med traktor langs med en ræv, og man ved, at når man mejetærsker, så skal man tage sig voldsomt i agt for ikke at skræmme dyrene væk, ellers får man dem i maskinen. Man skal ligefrem køre med tudehornet i bund for at få dyrene til at flytte sig.

Så jeg tror, at vi skal spekulere i lidt andre baner, som hr. Svend Heiselberg påviste. Det kan sikkert gøres uden at ødelægge naturen, men til glæde for menneskene, så det bliver naturlige motorveje.

Sonja Albrink (CD):

Der er ikke ret mange synspunkter, der ikke er blevet vendt, når man er oppe som en af de sidste ordførere. Men jeg vil gerne knytte nogle bemærkninger til de lovforslag, vi behandler.

Midt- og Vestjylland har i de senere år været præget af en kraftig vækst i erhvervslivet. For at fastholde den udvikling og fremme erhvervslivets konkurrencevilkår er det jo, som mange ved, vigtigt at udbygge de overordnede vejforbindelser i regionen.

Det lovforslag, vi har til debat i dag – og det er ministerens lovforslag, jeg henviser til – vedrører tre midt- og vestjyske veje, nemlig rute 15, 18 og 26.

Hvad angår rute 15, Herning–Århus, er vi i CD tilfredse med, at strækningen Bording–Låsby udtages af lovforslaget. Vi ved også, at der er en bred enighed om, at linjeføringen Herning–Bording og Århus–Låsby skal vedtages.

Der er problemer omkring Silkeborg og omkring Gudenådal. Det er naturen, det er miljøet, og det er selve landskabet, vi her skal kigge nærmere på. Det er vigtigt, at disse ting bliver undersøgt, således at man finder den bedste løsning for passage netop på dette område.

Rute 26, Hanstholm–Århus, kan vi i CD slutte os.

Og så til den mest omtalte vejstrækning, som vi har debatteret det meste af dagen, nemlig Holstebro–Trekantområdet. I CD er vi enige om, at vi skal afvente den nye trafikhandlingsplan. Det er vigtigt, at vi også på dette område får den bedste løsning, som ikke blot tilgodeser det erhvervsliv, vi har, men også turismen

og Billund Lufthavn. Turisterhvervet er stærkt stigende også på den jyske vestkyst. Endvidere er der en betydelig stigning, kan man læse af visse prognoser i hvert tilfælde, i antallet af passagerer, som benytter Billund Lufthavn.

Vi synes som sagt, ligesom tidligere ordførere har været inde på, at det er vigtigt, at vi får den bedste infrastruktur i det midt- og vestjyske, og derfor kan jeg slutte med at sige, at vi støtter ministerens lovforslag, men afviser lovforslaget fra hr. Ikast og hr. Svend Heiselberg og også beslutningsforslaget fra hr. Tommy Dinesen.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg må med beklagelse afvise hr. Tommy Dinesens beslutningsforslag af den gode grund, at det ikke hænger sammen med regeringsforslaget. Men jeg er i øvrigt enig i det forslags intentioner, nemlig hvad angår en samlet planlægning og først derefter en beslutning om, hvilke trafiktyper der skal investeres i.

Det forslag, der er fremsat fra Venstre og De Konservative, har vi jo allerede diskuteret noget. Jeg kan kun sige, at det er gammelt gods, det er uinteressant. Der er nu nye koste, og de fejer langt bedre.

Perspektivet i regeringsforslaget er jo især to ting. For det første at man nu bringer sammenhæng ind i planlægningen og beslutningerne derved, at man siger: Det er ikke kun et spørgsmål om veje, det er også et spørgsmål om andre trafiktyper, f.eks. den kollektive trafik. Det har taget lang tid at komme så langt, men nu er vi der. Dernæst er det et nyt perspektiv, at vi bruger det europæiske grundlag, som det nu skabes via det nye danske transportråd.

Transportrådet er blevet til, fordi vi var nogle her i Folketinget og i Danmark, der blev ret begejstrede for den tidligere konservative industriministers formandskab i EF-Kommissionen om den fremtidige trafik. Han benyttede sin viden derfra, sit engagement, til at holde en række foredrag rundt om i landet, og heraf fremgik det klart, at nu er det væsentligt, at EF – og at Danmark som en del af EF – indretter sig på en ny trafikpolitik.

Det er en trafikpolitik, hvor man gør det klart, at kapaciteten på vore veje, belastningen af naturen, som mere vejbyggeri vil give, ikke kan fortsætte i det uendelige. Der er endnu no-