

serer, at vi ikke har set tingene i en større sammenhæng. Her vil jeg så også erindre om, at regeringens faktisk i 1993 lagde »Trafik 2005« frem, og lige præcis i »Trafik 2005« har vi redet gjort for, at de tre vejstrækninger, som vi nu har fremlagt anlægslov for, var strækninger, vi kunne se dengang at der blev et trafikalt behov for vi skulle gøre noget ved.

Det har der så været arbejdet med siden da, og nu er vi altså her 6 år efter nået frem til målstregen i forhold til anlægslov, og så må vi se, hvornår vi kan skaffe pengene på finansloven. Jeg kan høre, at der er nogle her, der har en vis velvilje over for det, men de store finanslovforhandlinger vil jo, om jeg så må sige, afgøre, hvornår det i givet fald kan blive.

#### **Margrete Auken (SF):**

Jeg vil gerne sige tak for ministerens svar. Det var tankevækkende. Hvis den politiske situation var sådan, at det var saglighed, overvejelse af problemløsninger, der rådede for, hvordan vi skulle bygge videre, synes jeg, ministerens svar gav et rigtigt godt grundlag for, hvordan vi kom videre med det her, sådan at vi faktisk kunne få lavet en ordentlig problembeskrivelse og få problemerne løst.

Når jeg har svært ved helt at styre den der lidt ironiske undertone, så er det, fordi det jo ikke er det, der styrer vores trafikplanlægning i det her land, og ministeren ved selvfølgelig lige så godt som jeg, at det er nogle lidt andre ting, der kommer igennem, og at det betragtes som en sejr, når man får asfalt, og hvis det er bred asfalt og man har fjernet alle de andre trafikanter fra den der asfalt end bilerne, så er det en meget stor sejr.

Det er jo det, der gør, at der nok ingen grund er til at have alt for store forhåbninger til – selv om vi får de allerbedste resultater ud af at se, hvad der kommer ud af det med den der jernbane, altså selv om vi får de allerbedste resultater – at det flytter noget som helst af det der beton, vi har til højre i salen, noget som helst af det beton. Det skal alt sammen bruges direkte fra hovedet og ud på motorvejene. Det være bare sagt sådan i sin nedslående konsekvens, og derfor er det frygtelig farligt, at man har været ude og trække de streger, som man har trukket, for vi ved, hvad der sker i denne sammenhæng her.

Men vi siger som hidtil, at vi støtter jo også de løsninger, som løser problemerne; det er jo ikke, fordi vi er imod trafikudbygninger.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

#### **Afstemning**

##### **Anden næstformand (Henning Grove):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

##### **5) Første behandling af lovforslag nr. L 224: Forslag til lov om anlæg af rute 18, strækningen Herning N-Brande, og rute 15, strækningen Herning Ø-Snebjerg.**

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).  
(Fremsat 14/4 99).

Lovforslaget sættes til forhandling.

#### **Forhandling**

##### **Lis Greibe (S):**

Med lovforslag nr. L 224 tager vi fat på endnu en bid af rute 18 og af vej- og trafiktekniske grunde samtidig hermed en stump af rute 15. Begge vejstykker foreslås anlagt som motortrafikveje. Hovedsigtet med de nye motortrafikveje er at forbedre trafikafviklingen i Herningområdet og at aflaste de mindre bysamfund langs den nuværende hovedlandevej mellem Herning og Brande for gennemkørende trafik.

Der bliver tale om en relativt høj vejstandard i forhold til forventede trafikmængder, men den høje andel af tung trafik og trafikken til messecentret i Herning har her haft betydning for valget af vejstandard. De to mest trafikbelastede vejstykker på rute 18 og 15 foreslås etableret med fire spor, mens resten laves med to spor og forberedes til udbygning til fire spor. Broerne forbedres ligeledes, så der senere kan tilføjes ekstra fag.

Vi har egentlig her et glimrende eksempel på den smidighed, som netop anlæg af en motortrafikvej giver. Man kan på delstrækninger variere antallet af spor og dermed sikre sig et vej-anlæg, der maksimalt er tilpasset behovet.

Syd for Herning krydser rute 18 fredningen omkring Fjederholt Å. Folketinget kunne egentlig sætte sig ud over fredningsbestemmelsen, men her vælges i stedet at lade fredningsmyndighederne tage stilling til udformningen. For at friholde åen og dens bredder og for at forbedre muligheden for faunapassage foreslås etablering af en ca. 200 m lang landskabsbro. Hermed friholdes både åen og de vandløbsnære arealer, og barrierevirkningen for mennesker og dyr reduceres. Broens endelige længde og udformning fastlægges ud fra fredningsmyndighedernes krav og i tæt samarbejde med Skov- og Naturstyrelsen.

Der er ved valg af endelig linjeføring taget hensyn til natur, til landskab og fortidsminder, men skulle den nu indledte høring påpege uforudsete problemer eller gener, så vil Socialdemokratiet naturligvis arbejde positivt med i en løsningsproces.

Socialdemokratiet kan støtte lovforslaget, og jeg skal samtidig, da ordføreren for Det Radikale Venstre ikke kan være til stede, meddele, at Det Radikale Venstre også støtter lovforslaget.

(Kort bemærkning).

**Kristian Jensen (V):**

Ved det foregående lovforslag talte den socialdemokratiske ordfører så pænt om trafiksikkerheden og nævnte det store problem, at der i en 4-års-periode var sket ni trafikdrab på strækningen Odense-Svendborg.

Jeg vil høre, om den socialdemokratiske ordfører er klar over, at der i en ligeledes 4-årig-periode på den rute 18, vi snakker om nu, er sket 25 trafikdrab. Dermed er det en strækning, der i forhold til arealet er mindst lige så farlig som Odense-Svendborg, og dermed er der mindst lige så meget behov for en motorvej på denne strækning, som der var på Odense-Svendborg.

Ligeledes vil jeg spørge, om den socialdemokratiske ordfører har sat sig ind i vedtagelsen af motorvejen Esbjerg-Kolding, en motorvej, hvor trafikmængden lå, som det står i bemærkningerne, fra 7.000-12.000 i årsdøgns trafik, modsat den vi behandler nu, der ligger fra 7.000-14.000 i årsdøgns trafik. Og må jeg gøre den socialdemokratiske ordfører opmærksom på, at ved behandlingen dengang sagde Socialdemokratiets ordfører, at det var en presserende lov, at det var vigtigt, at der blev motorvej fra Esbjerg til Kolding, og at den skulle i gang nu.

(Kort bemærkning).

**Lis Greibe (S):**

Jeg vil replicere, at selvfølgelig er jeg da udmærket godt klar over, hvor mange trafikdræbte der har været på det pågældende vejstykke, som vi taler om i dag. Det er da sandelig også derfor, vi tager fat på problemet, men det tal er jo ikke i sig selv det, der udløser, hvor stor en vej der er behov for. Der bliver vi nødt til at tage fat i den trafikmængde, der kommer på vejen. Det er den, der er med til at dimensionere vejens størrelse. At vi er enige om, at der skal gøres noget for stykket, er jeg selvfølgelig kun tilfreds med.

Så bliver der sammenlignet med Esbjerg-Kolding. Det er lidt svært at sammenligne to vejstykker, der er så forskellige. Det ene drejer sig om et vejstykke, der er en omfartsvej uden om en ret stor by. Der er mange frakørsler og tilkørsler, og det i sig selv giver en helt anden struktur, mens Esbjerg-Kolding-vejen altså er en vej, der er et meget langt lige stykke, hvor man har meget tung trafik osv. Det er to vidt forskellige stykker, hvor man ikke umiddelbart bare kan se på trafikdøgntal. Der er mange andre faktorer, der skal med.

Så vil jeg også minde om, at vi jo for mange år siden har besluttet, at vi har nogle hovedtrafikårer, som er motorveje, som kører også øst-vest i Danmark.

(Kort bemærkning).

**Kristian Jensen (V):**

Jeg er meget enig med fru Lis Greibe, hvad angår spørgsmålet om den tunge trafik. Det er netop sådan, at de to strækninger, jeg har henført til her, Esbjerg-Kolding og Herning-Brande, faktisk har præcis den samme mængde tung trafik, 15 pct. lastbilstrafik, og det er et meget højt tal i forhold til, hvad der normalt er på hovedlandeveje.

Ligeledes kan jeg sige, at når vi snakker om trafikmængde som det afgørende, så er det sådan, at på den del af strækningen, hvor der er mange tilkørsler, foreslår regeringen allerede, at der blev lavet firesporet vej, og de lange lige strækninger, som fru Lis Greibe talte om før, er netop der, hvor man ønsker kun at have tosporet vej, men hvor man har den samme trafikmængde, som man havde på de lange lige strækninger fra Esbjerg til Kolding.

Jeg kan derfor ikke forstå den forskel, der er i Socialdemokratiets politik med hensyn til anlæg af motorveje, hvad enten det drejer sig om

Esbjerg-Kolding eller som nu om Herning-Brande.

(Kort bemærkning).

**Lis Greibe (S):**

Jeg vil bare gøre opmærksom på, at jeg i min ordførertale udtrykkeligt nævnte, at Herning-centret var med til at være en udløsende faktor. Det vil altså sige, det er en speciel spidsbelastning, der ligger der, som så er med til, at vi vælger denne her vejløsning. Det er derfor en helt anden trafik, der er på det stykke vej, end der er på det Esbjerg-Kolding-stykke, som der bliver talt om her.

Her har vi altså omkring Herning nogle meget koncentrerede belastninger på grund af bl.a. Herningcentret, hvor vi altså vælger en motortrafikvejsløsning. Det er derfor, vi måske ikke bare skal køre op i motorvejsstørrelse på det stykke dér.

**Svend Heiselberg (V):**

I Venstre er vi uforstående over for ministerens lovforslag, som vi jo nærmest må betragte som en provokation over for Nordvestjylland. Rute 18 er den overordnede vej for hele Vestjylland, dvs. Ringkøbing Amt samt den nordlige del af Viborg Amt. I oplandet til rute 18 i Ringkøbing Amt samt den nordlige del af Viborg Amt bor ca. 400.000 mennesker.

Nordvestjylland er i dag måske den landsdel, hvis vi ser bort fra Bornholm, der er dårligst betjent af motorvejsnet. Udbygning af rute 18 som motorvej fra Vejle til Holstebro er en fortsat udvikling i Ringkøbing og den nordlige del i Viborg Amt.

Det er et dårligt signal at sende til erhvervslevet i Nordvestjylland, hvis Folketingets flertal nedklassificerer Nordvestjylland, for vi ser jo i dag, at alle de steder, hvor der bygges motorveje, trækkes erhvervslevet til. I forvejen er området den del af landet, der er dårligst trafikbetjent, når det drejer sig om den kollektive trafik, og til ministerens lidt flabede bemærkning om, at de bare kan bruge tog eller bus i stedet for bil, vil jeg sige, at det er der ikke ret mange i Nordvestjylland, der overhovedet har mulighed for.

Når vi ser på, hvad vi gennem de senere år har lavet af aftaler om trafikinvesteringer, er det jo stort set kun i Østdanmark, at man er blevet tilgodeset. Jeg tænker bl.a. på Storebælt, Øresund, Det Store H, motorveje, anskaffelse af nye tog, jernbaneinvesteringer, metrobane,

ringbane, hele Ørestadsprojektet, udbygningen af Københavns Lufthavn, og nu presser en Femer Bælt-forbindelse på, investeringer, der beløber sig til langt over 100 mia. kr.

Selv om jeg kommer fra Vestjylland, har jeg naturligvis altid haft en positiv indstilling over for det, som jeg har anset for nyttige samfundsinvesteringer, og derfor er jeg helt uforstående over for, at netop Nordvestjylland skal nedklassificeres i forhold til den øvrige del af landet.

Jeg kan da også allerede meddele, at vi vil stille et ændringsforslag til ministerens lovforslag gående på, at der skal anlægges en motorvej, og jeg vil stærkt appellere til de socialdemokratiske medlemmer valgt i Nordvestjylland at støtte et sådant forslag til en motorvej, ellers er de efter min mening med til at fremme en negativ erhvervsmæssig udvikling i Nordvestjylland, som vil forplante sig til manglende uddannelsesmuligheder, manglende beskæftigelse og meget mere i dette område.

Men det er måske regeringens tanke, at Nordvestjylland alene skal være et rekreativt område for Østdanmark og befolkningen nord for grænsen. Men så sig det dog.

**Kaj Ikast (KF):**

Vi står her i et mærkeligt dilemma. Der fremsættes en anlægslov. Vi ved ikke, hvornår vi skal bygge de to sidste motorveje, som Vejdirektoratet kommer til at lave, og de bliver til motortrafikveje.

Jeg har kigget på det her, og så har jeg sagt til mig selv: Vi er meget positive over for at bygge det her. Så har vi et overordnet statsvejnet, hvor vi hovedsagelig har motorveje, og så har vi to motortrafikveje, hvis ministeren får ret.

Jeg vil gerne sige, at vi kan nøjagtig lige så godt fra starten udbygge dem til motorveje og så gøre dem færdige, og så er staten færdig som bygmester. Vi står i et område, hvor folk til Legoland, Billund Lufthavn, hele den tyske turisme til Vestkysten og senere den svenske, som også kommer, skal op ad den vej. Vi står med messecentret i Herning. Vi står med B&O og hele erhvervsudviklingen i Herning-Ikastområdet, som hr. Svend Heiselberg nævnte før.

Vi står altså i et udviklingsområde, og så spørger vi, om vi skal have en motortrafikvej eller en motorvej, og vi har ikke engang sat årtal på, hvornår der skal bygges. Så der er ingen af os, der kan tale om trafiktallene, for dem er der ingen af os, der kender.

Derfor er jeg sikker på min sag, og det, jeg ved, er, at motorveje er mere sikre end motortrafikveje, og jeg ved, at med den ekspansion, der er sket i Esbjergområdet og langs motorvejen mellem Kolding og Esbjerg, vil det også være til gavn for det vestjyske erhvervsliv.

Så jeg er enig med Venstres ordfører, hr. Svend Heiselberg, i, at vi skal støtte et forslag om, at der skal laves en motorvej fra starten, og dermed undgår man en ekstra fordyrelse ved at skulle udbygge motortrafikvejen på et senere tidspunkt.

#### **Margrete Auken (SF):**

Som debatten går, kunne man næsten blive fristet til at gå herop og stille sig tappert ved siden af ministeren og sige: Det skal ikke lykkes dem at gøre det til en motorvej! Men jeg vil også godt sige, at hvis det var muligt at føre den vejbygningspolitik på grundlag af en fastholdt saglighed, kunne vi såmænd godt støtte dele af det forslag her, for så kunne man jo sige, at det kunne være rimeligt at lave motorveje enkelte steder i det foretagende.

Jeg vil godt tage et væddemål – som jeg håber jeg taber, men det skal være et lidt langsigtet væddemål, for motortrafikvejen kommer jo igennem i første omgang – et lidt langsigtet væddemål på, at den pression, der nu sættes i gang, og den retorik, som vi også hører her: at man skal gøre det færdigt, og at det ikke er godt nok, hvis det ikke er den store løsning, den vil rende videre med det her, sådan at man også dér siger: Først når vi har en rigtig motorvej, har vi det rigtige.

Jeg kan huske, at Helge Sander sagde: Hvorfor gør man den ikke færdig fra starten? Som om en motortrafikvej ikke var færdig! Altså den dér måde at snakke på i den sammenhæng.

Vi afviser det her lovforslag, og igen fordi vi står med et dårligt beslutningsgrundlag. Men jeg vil godt sige, at det er vel det eneste af disse forslag, som indeholder nogle dele, som det ville give mening at gå ind i en drøftelse af, hvis der ellers var akustik til en sådan drøftelse.

#### **Klaus Kjær (DF):**

Ja, det bliver jo interessant at se, hvad det her ender med, men det drejer sig i hvert fald i første omgang om anlæggelse af to nye motortrafikvejsstrækninger mellem henholdsvis Herning Nord og Brande og Herning Øst og Snebjerg. Og hovedsigtet med de nye motortrafikveje er at forbedre trafikafviklingen i Herningområdet

og aflaste de mindre bysamfund langs den nuværende hovedlandevej mellem Herning og Brande for gennemkørende trafik. Og begrundelsen for vejstandarden, dvs. beslutningen om at anlægge vejen som motortrafikvej, er den relativt høje andel af tung trafik samt messetrafikken til og fra Herningområdet.

Trafikgrundlaget, som svinger mellem 2.000 og 14.000 biler – alt afhængigt af, hvilken delstrækning vi taler om – kan ikke i sig selv begrunde en højere vejstandard end en motortrafikvej, men som nævnt skal vejanlægget også aflaste trafikken i forbindelse med større arrangementer i messecenteret i Herning, hvorved trafikbelastningen skønnes periodevis at blive forøget med 50-150 pct.

Som i det foregående forslag omfatter forslaget ikke en detailprojektering af linjeføringen, men også her foreslås den mest skånsomme linjeføring over for berørte ejere dels i form af under- og overføringer, dels ved hensigtsmæssigt ændrede adgangsforhold. Ved linjeføringen er der endvidere taget højde for vejanlæggets forløb gennem landskabet og for områdets rekreative forhold.

Også her gælder det, at Dansk Folkeparti vil studere de indkomne høringssvar nøje, men udgangspunktet er en overvejende positiv holdning til lovforslaget, altså en motortrafikvej.

#### **Arne Melchior (CD):**

Jeg kan kort sige, at CD er for, at disse strækninger laves, og jeg kan også bebude, at CD agter at melde sig som medforslagsstiller. Og havde jeg været først på ordførerlisten, havde jeg altså været den første til at komme med det. Men vi vil altså melde os som medforslagsstiller til det forslag, som hr. Svend Heiselberg har anmeldt og hr. Kaj Ikkast har støttet. Vi støtter også, at disse strækninger skal laves fuldt og helt.

Fru Margrete Auken kan ikke lide udtrykket »færdigt«, men det er jo ikke så svært at forstå. Det betyder ikke, at en motortrafikvej ikke er en færdig vej, og jeg vil heller ikke sige, at en motortrafikvej er en dårlig vej, men det er altså forvirrende for trafikanterne at gå fra motorvejsstrækninger til motortrafikvejsstrækninger, idet der jo gælder forskellige regler og forskellige kørselsvilkår. Og i ordene »gøre det færdigt« ligger der naturligvis det, at vi er sikre på, at det ender med en fuld motorvej alligevel, og så er det altså, vi vil have gjort det færdigt i den

forstand, at det får sin bestandighed fra færdiggørelsen. Så må det hellere blive færdigt et halvt år eller et år senere, men så være rigtigt lavet. Det er det, der ligger i ordet »færdigt«: Det betyder rigtigt og fuldstændigt.

Der er et væsentligt budskab i, at man ved, at her kommer der en motorvej. Og som jeg husker teksten i lovforslaget, er den jo kun delvis forberedt til senere udbygning til rigtig motorvej, altså for en del af strækningen. Det er ikke tilfredsstillende, og vi opfordrer stærkt til, at det skal laves rigtigt færdigt med det samme.

Men jeg kan indse, at vi i Trafikudvalget kommer til at stå i et dilemma, for der er jo ikke ret mange uger eller arbejdsdage til, at betænkningen skal være afgivet, og hvis vi skal have ret mange høringer og deputationer og spørgsmål og svar, kommer vi i samlings yderste dage til at stå i det dilemma, at vi må søge at stemme det her lovforslag ned, fordi det ikke er godt nok, og så er spørgsmålet, om området og virksomhederne på de kanter er tjent med dét.

Så dét bliver ganske svært, men jeg håber selvfølgelig, at vi kan nå så langt frem, at vi kan overbevise skeptikerne om, at der skal laves en fuldt færdig motorvej.

Det er CD's melding om den sag.

Jeg skal så lige kommentere, hvad fru Margrete Auken var oppe at sige i en kort bemærkning før, hvor hun talte om beton i højre side af salen:

Det vil jeg afvise. Altså bortset fra, at udtrykket jo gennem årtier har været anvendt om venstre side af salen, vil jeg sige til fru Auken, at vi, som ønsker disse veje bygget helt, rigtigt og færdigt, altså ikke er mere stive og halsstarrige med hensyn til vores standpunkter, end fru Auken selv er med hensyn til sit modstående standpunkt. Så det er lige så kort, som det er langt.

Endelig vil jeg til slut, da det nu er det midterste af de tre lovforslag om veje, vi her behandler, rose opstillingen i lovforslagets tekst. Det forekommer mig at være en bedre og mere hel og rigtig og færdig opstilling og opdeling, teksten har fået, så det vil jeg gerne rose.

Men så har jeg lige et lille PS: I alle tre lovforslag forekommer i de økonomiske beregninger udtrykket »konfidensniveau«, og jeg har spurgt folk, der er væsentlig mere lærde end jeg, hvad det betyder, og det vidste de ikke – selvfølgelig står ordet ikke i Nudansk Ordbog, men ordet »konfidens« står altså i fremmedord-

bogen – så kunne vi ikke se at få det udtryk afskaffet lige så hurtigt, som det er indført. Jeg har ikke spor imod fremmedord, men lad os dog tale dansk, og det er muligt i denne sammenhæng.

**Søren Kolstrup (EL):**

Også denne del af debatten er jo rimelig forudsigelig, men man kunne selvfølgelig have forestillet sig, at man havde hørt en jysk hr. Svend Heiselberg sige: Tøv en kende! Vi kan gøre det her på en anden måde. Lad os bruge lidt jysk snusfornuft, lad os opstille nogle alternativer, lad os ikke blot køre med på det moderne ord »motorvej«. Kunne der ikke have været udviklet nogle alternativer? Men det er ikke en sådan jyd, man møder. Det er ikke jysk eftertænk-somhed, men at løbe med vinden og sige motorvej. Og det er pladen, vi hører fra de fleste partier.

Enhedslisten havde gerne set, at også dette vejprojekt var blevet holdt op mod Transportrådets anbefalinger med hensyn til, hvordan man burde gå til de problemer, der er i Herning og de omkringliggende småbyer som følge af den voksende trafik, men ingen steder i forslaget anføres der nogen egentlige argumenter for, hvorfor der nu skal bruges 1,5 mia. kr. på dette projekt, hvad det er for nogle problemer, man står over for i Herning og omegn, og hvilke løsninger der med rette kunne diskuteres.

Det er, som om man med det samme siger: Der er én løsning, og det er en motortrafikvej. Og når der siges motortrafikvej, er der straks nogle, der springer frem som trolde af æske og siger motorvej. Det er mekanikken i det.

Enhedslisten havde ønsket, at man havde drøftet et alternativ. Vi ved jo, at Herning er et gammelt jernbaneknudepunkt, og her ser man af og til IC3-tog fra nord til syd – ikke så tit, men det kunne der jo gøres noget ved for ganske få penge.

Og på den anden led er der jernbaneforbindelsen til Silkeborg-Århus den ene vej og til Skjern den anden, og her finder man ganske rigtigt gamle, udslidte togvogne, men her kunne man indsætte nogle nye IC2-tog og måske støtte initiativer, der kunne sikre, at man virkelig kunne få gang i en ny jernbanelinje mellem Silkeborg og Århus, som kunne være den første brik til en virkelig god øst-vest-forbindelse, og som igen kunne holdes op som et værdigt alternativ til udbygningen af rute 15.

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.

Jeg har noget sværere ved at forstå linjeføringens udformning fra Lind til Brande. Hvis man skal lave nye linjeføringer, mener jeg stadig væk, at man skal lave motorveje og ikke motortrafikveje. Og skal man ikke lave motorveje, kan jeg slet ikke forstå, at man behøver en ny linjeføring fra Høgild til Brande eller i hvert fald fra Arnborg til Brande. Der kunne man nøjagtig lige så godt lægge to spor ved siden af de eksisterende to spor, der er på hovedvejen dér. Ved at lægge to striber mere dér ville man sådan cirka komme til at ramme fire huse. Så man kunne lave en firesporet landevej dér, hvis det altså ikke er en motorvej, man vil lave.

Så jeg mener, at det, man laver nu, er et misforhold, et hverken-eller. Motortrafikveje og især tosporede motortrafikveje er simpelt hen noget pludderværk at køre på. Så vi må finde ud af, hvad der kan opnås enighed om på det område her. Jeg er mest tilbøjelig til at støtte, at der skal udbygges til motorvej med det samme.

Jeg kan godt se, at der bliver nogle problemer med at nå det i den samling her, men ellers var det måske rimeligt at stille nogle alternativer op over for kommunerne og Ringkøbing Amt og spørge: Vi i have udbygningen til en firesporet landevej dér, hvor den eksisterende vej ligger, eller vil I vente i yderligere nogle år og så have en motorvej med en ny linjeføring?

Det er sådan set det, det handler om, for det har meget med penge og bevillinger at gøre, men det må vi se på.

Vi er positive over for, at der skal gøres noget ved det områdes trafikforhold.

#### **Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Først vil jeg gerne sige, at jeg er da ked af, hvis der er nogen, der opfatter det her lovforslag fra regeringen som en provokation, for det har sandelig ikke været tænkt sådan. Det har været tænkt som et forsøg på at lægge frem, hvordan man kan løse en konkret opgave med at skabe en fornuftig trafikforsyning i et område, som er i rivende udvikling. Og det svar, som regeringen har givet på det problem, er klart og velbegrundet med det lovforslag, som ligger her. Så jeg håber, at det ender med, at vi faktisk, når vi får tingene tygget igennem, kan nå frem til at vedtage det her lovforslag med et meget bredt flertal.

Jeg hørte oven i købet en vis åbenhed fra fru Margrete Auken over for at medvirke til at kunne gennemføre i hvert fald dele af lovforslaget, og det synes jeg faktisk var meget positivt,

for det er selvfølgelig et udtryk for, at man også i venstre side af salen anerkender, at der kan være trafikforhold, som kræver, at man finder en mere fremtidsorienteret løsning.

Jeg tror, hr. Svend Heiselberg – og måske også andre med hr. Svend Heiselberg – fuldstændig overser, at vi er ved at knytte Herning til motorvejssystemet, og det gør vi med rute 15. Vi er i fuld gang med at udbygge rute 15 med en helt ny motorvej på strækningen mellem Århus og Herning, og vi bygger fra begge ender, og vi har pengene. Vi mangler en lille strækning midt på, men det er vi jo i gang med at afklare i forbindelse med linjevalget med hensyn til passagen af Silkeborg.

Og det, der er vigtigt at sige i den sammenhæng, er jo, at nu er det ikke alene et spørgsmål om én vej til Herning, men faktisk et spørgsmål om vej nummer to af højklassekvalitet til Herning.

Vi har valgt en ny vej frem for at genbruge den eksisterende vej af trafikikkerhedsmæssige grunde, for især her er der jo det hensyn at tage, at man i Midtjylland har meget landbrug, hvor man kører med mange langsomtgående køretøjer, og dér er det en fordel at få den almindelige trafik skilt fra den mere langsomtgående trafik, og det er altså det, der sker ved, at vi anlægger en ny vej frem for at genbruge den nuværende vej.

Det kan måske også være i hvert fald en del af svaret til hr. Ole M. Nielsen.

Den vejstandard, der vælges her, tilgodeser så rigeligt det behov, der er i forhold til de trafikmængder, der er, også i forhold til de trafikmængder, der forventes frem mod 2010. Og det er baggrunden for, at det lige præcis er den vejstandard, der er valgt, og den kombination af tosporede og firesporede veje, der er valgt.

I sidste uge havde jeg den fornøjelse at deltage i et offentligt møde i Struer, og det var faktisk ret tankevækkende. Der var vel 60-70 mennesker, og de kom fra forskellige dele af samfundslivet og havde forskellige meninger om trafikudviklingen i det vestjyske, men der var noget, der gik igen, og det var, at de var meget optaget af at få en cykelsti på rute 11. Den ville koste 1, 2 eller måske 3 mio. kr., hvis det skulle gå højt, og den mente de faktisk var ret væsentlig at få igennem. Til gengæld kunne de ikke se, hvad de skulle med unødvendig meget asfalt, som ikke tilgodeser et egentligt trafikbehov.

Den standard, vi lægger op til her, betyder faktisk, at vi tilgodeser trafikbehovet mange år

frem i tiden, men samtidig, at vi ikke lægger unødigt vejkapacitet ud, som ikke tjener et egentligt formål.

Så vi tilgodeser i høj grad det midtvestjyske behov for trafikforsyning med rute 15, og vi er i gang med udbygningen af rute 18 og rute 15, som vi her har skitseret i det lovforslag, der nu foreligger. Og jeg er sikker på, at når vi får gået tingene igennem i fællesskab, kan vi også enes om at gennemføre dette lovforslag.

Så aner jeg ligesom en utilfredshed med, at der ikke er penge, men dér vil jeg gerne gøre opmærksom på, at det jo er Trafikudvalget selv, der har bedt om at få anlægslovforslagene fremsat, i det øjeblik vi var færdige med det forberedende arbejde med VVM osv. Det er jo baggrunden for, at lovforslagene er blevet fremsat, også selv om det ikke sker i sammenhæng med, at arbejderne er optaget på finansloven.

Det er jo et udtryk for respekt for Trafikudvalgets egen beslutning om, at man ønskede at få anlægslovene frem, så snart det forberedende arbejde var klar. Det er det nu, og derfor lægger vi det frem. Jeg beklager tidspunktet, hvis man ikke synes, man kan blive færdig med lovforslagene, men så er det op til Folketinget. I hvert fald har regeringen hermed opfyldt det ønske, der klart har været udtrykt fra Trafikudvalgets side om at få lovforslagene frem, så snart de var færdige.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg mener, at ministeren har været årsag til, at de lovforslag er blevet syltet. De kunne jo være fremsat for længe siden. For mindre end et år siden diskuterede vi, hvorvidt de kunne nå at blive fremsat. Men der er for mig ingen tvivl om, at det er ministeren, der er årsag til, at vi er i den situation, at vi pludselig kommer i tidnød. Så jeg vil gerne spørge, hvornår man i Vejdirektoratet var klar til at aflevere de lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**6) Første behandling af lovforslag nr. L 225: Forslag til lov om anlæg af rute 21, strækningen Holbæk-Vig.**

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).  
(Fremsat 14/4 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Lis Greibe (S):**

Ja, så springer vi med dagens tredje anlægslov fra Fyn og Jylland til Sjælland.

L 225 drejer sig om anlæg af nye hovedlandeveje i forlængelse af Holbækmotorvejen. Det første stykke, fra den eksisterende motorvej til Tuse, foreslås anlagt som motorvej og dagens sidste bid, de øvrige 19 km af rute 21, som tosporet motortrafikvej forberedt til udvidelse til fire spor.

Projekteringsloven for rute 21 blev som for rute 9 og rute 18 vedtaget i maj 1996, altså før beslutningen om ændringen af færgetrafikken over Kattegat, men når vi nu i dag sandsynligvis skal diskutere spørgsmålet om motorvej kontra motortrafikvej, vil forlægningen af færgetrafikken sikkert også blive brugt som argument for at anlægge hele vejstykket som motorvej, og da er det vigtigt at pointere, at færgetrafikken reelt udgør en mindre del af trafikken på strækningen, og at tallene for flytningen af ruten fra Kalundborg til Odden er medregnet i de fremskyndingstal, der ligger til grund for dimensioneringen af vejdelene.

Jeg er ikke i tvivl om, at mange håber på en forgyldt model hele vejen op til Odden, men der er sandelig også en massiv gruppe i lokalområdet, der inderligt frabeder sig at få pløjet en motorvej gennem Odsherred. Så hvis man ønsker at tilgodese både dækningen af vejka-