

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

37) Anden behandling af lovforslag nr. L 224: Forslag til lov om anlæg af rute 18, strækningen Herning N-Brande, og rute 15, strækningen Herning Ø-Snejbjerg.

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).

(Fremsat 14/4 99. Første behandling 28/4 99. Betænkning 18/5 99).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslaget sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Lis Greibe (S):

Det er skuffende, men efterhånden meget forventeligt, at partier til højre her i salen uanset behovet kun kan stave hovedlandeveje med stort M: Motorveje, motorveje, motorveje. Man kunne måske naivt have håbet, at de partier, der som faste omkvæd stiller forslag om motorveje, ville gå ind i en saglig vurdering, se på behov og derefter beslutte sig til vejklassificering.

Jeg tror dog, at vi rent teoretisk er enige om, at statens økonomiske ressourcer bør bruges med omtanke, og at det derfor drejer sig om prioritering; men hvornår får vi så et svar på spørgsmålet om, hvilke andre trafik anlæg der skal nedprioriteres, når man således med krav om motorveje blot lægger mange millioner passivt hen i årevis?

Jeg er ikke i tvivl om, at der vil være lokale vælgere, der vil klappe begejstret i hænderne, hvis de virkelig fik motorveje. For nogle er det en sand åbenbaring blot det hedder motorvej, selv om en motortrafikvej med skæringer ude af niveau, facadeløs, med overhalingsbaner, tilkørselsrampe osv. så rigeligt kunne dække be-

hovet, men tænker forslagsstillerne på, at konsekvensen ville være, at de mange, der bor andre steder i landet, så ville kunne se den nødvendige rundkørsel og de stærkt tiltrængte cykelstier forsvinde ud i fremtidens tåge?

Jeg kunne være fristet til at parallelisere til et projekt, som i hvert fald det største oppositionsparti mener at have forstand på:

En landmand beslutter at bygge en ny stald. Ville han så projektere sin stald efter, hvor meget kvæg han forventer at have om mange, mange år, eller ville han være så fornuftig, at han ville bygge ud fra behovet inden for de nærmeste år og samtidig sikre, at stalden kan forlænges og dermed udvides senere, hvis behovet viser sig?

Jeg tror, at den fornuftige landmand vil se på samspillet mellem den økonomiske investering og den driftsmæssige gevinst.

Som politikere forvalter vi samfundets investeringer, og jeg synes, at vi har pligt til at opføre os lige så besindigt som vores staldbyggere. Vi skal bl.a. se på, hvilke investeringer der giver bedst afkast, og det kan her trafikpolitisk oversættes til mest trafikikkerhed for pengene.

Vi mener i Socialdemokratiet, at det af regeringen fremlagte vejanlæg, rute 18 og 15, og ligeledes det næste lovforslag om rute 21 har den rette dimension. Der er taget hensyn til lokale trafikforhold, til trafikkarakteren, til trafikbelastningen, og projekterne indeholder forberedelse til udvidelse.

Vi støtter derfor ikke det stillede ændringsforslag om motorveje, men fastholder trafikministerens sagligt begrundede forslag.

Kristian Jensen (V):

Når regeringen hidtil har været afvisende over for Venstre, De Konservative og CD's krav om at anlægge strækningen Herning-Brande som motorvej, så har det været med baggrund i, at trafikmængden skulle være lavere, end når man ellers anlægger motorvej.

Det argument klinger mere og mere hult, efterhånden som man læser besvarelserne fra Trafikministeriet, disse besvarelser, som de giver på spørgsmålene 2-11. I en oversigt over de motorvejsstrækninger, som er vedtaget inden for de seneste 10 år, og som regeringspartierne har stemt for, ligger tallene for strækningen Herning ved Sundsvej til Brande fuldt ud på højde med de trafiktal, som man lagde til grund for vedtagelsen af andre motorvejsbyggerier.

Lad mig blot nævne: Århus-Hadbjerg et forventet niveau på 12.000-15.000 biler. Esbjerg-Kolding 6.000-12.000 biler og Århus-Låsby 10.000-19.000 biler. Det svarer præcis til de tal, som ministeren oplyser for strækningen rute 18, såfremt denne oplyses som motorvej, nemlig 9.800-15.800 for Brande til Herning ved Sundsvej.

Men yderligere to faktorer gør, at selv dette tal virker alt for lavt sat. For det første kan det læses ud af svarene, at trafiktætheden på de færdigbyggede strækninger ligger fra meget tæt på til klart over det forventede, og at trafikprognoserne dermed ikke er gode nok til at forudsætte det trafikspring, som en ny vejstrækning giver. Derved vil trafikmængden overstige det forventede også på rute 18.

Men vigtigst af alt er, at ministeren selv oplyser, at hun benytter sig af en trafikvækst, som er klart lavere end den faktiske vækst igennem de seneste 10 år.

På strækningen, vi behandler nu, har der været en vækst i trafikken på 3 pct. årlig, men alligevel vælger ministeren kun at fremskrive trafikken med 1,8 pct. Det giver et alt for dårligt billede af den trafikbelastning, som vejen skal klare, og dermed et dårligt beslutningsgrundlag.

Hvis man gennemregner de fremtidige trafiktal med den faktiske udvikling, der har været hidtil, ja, så oplyser ministeriet, at en motorvej vil få trafiktal fra 11.600-18.200 biler dagligt og dermed en trafiktæthed, der ligger i overkanten af, hvad man anlægger motorveje efter andre steder.

Jeg vil derfor opfordre ministeriet til at bruge faktiske og reelle tal i fremtidige beregninger, sådan at vi kan tage stilling til det ærlige billede af trafikvæksten og ikke til et politisk bestemt billede.

Venstre opfordrer Folketinget til at støtte ændringsforslaget og anlægge rute 18 som motorvej. Hvis ikke det skulle være tilfældet, så vil jeg gerne bede om, at lovforslaget går tilbage til udvalget til fornyet udvalgsbehandling.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg skal redegøre for Kristeligt Folkepartis holdning til ændringsforslaget.

Vi er egentlig af den formening, at når man skal lave en ny linjeføring, så skal man lave den som en motorvej. Jeg sagde ved førstebehandlingen, hvad jeg mente man egentlig skulle lave,

og det var på den sydlige strækning en udbygning af den eksisterende hovedvej til firesporet vej med fuld sikkerhed med afkørsler og overkørsler og underkørsler osv.

Men der er ikke plads til de varierede synspunkter i trafikpolitikken, det er jeg blevet belært om så tit, så når det handler om at vælge mellem to onder, for at sige det sådan, så vælger jeg at støtte forslaget om en motorvej på den strækning her.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes, idet 41 stemte for, 59 imod.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

38) Anden 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. Første behandling 28/4 99. Betænkning 18/5 99).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under ét.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg gør opmærksom på, at betænkningen er omtrykt. Det er vedrørende rettelse af et stednavn.