

sådan, at linjeføringen kan bruges i en eller anden fjern fremtid, hvor der eventuelt skulle blive brug for en motorvej, for den prognose, der foreligger nu, rækker frem til år 2010.

Men på det tidspunkt vil der maksimalt – på grundlag af alle de sole og måner og stjerner, som man nu kan læse sådan noget i – komme til at køre omkring 10.000 biler på den vej, og det er måske lige omkring halvdelen af kapaciteten på vejen. Så man skal altså et godt stykke hen mod midten af næste århundrede og stadig væk opleve en trafikudvikling som den, vi ser i disse år, før man kommer i nærheden af, at kapaciteten vil være brugt op på en motortrafikvej af den karakter.

Så man skal være opmærksom på, at det altså er et spørgsmål om, hvorvidt man skal bruge de 90 mio. kr., som skal investeres, til glæde for vore børnebørn. Og det er måske ikke det, der er det mest hensigtsmæssige at bruge pengene på.

Så vil jeg gerne lige komme med en enkelt bemærkning om den såkaldte Borgmestervej, der spørger lidt. Og dér vil jeg gerne understrege – som det også fremgår af bemærkningerne – at det er helt op til Vejle Amt selv, om og i givet fald hvornår man vil bygge den vejstrækning, der er blevet kaldt Borgmestervejen.

Jeg vil også gerne som en kommentar til det, som den radikale ordfører sagde om, hvorvidt man kunne ændre skiltningen i forhold til f.eks. Billund Lufthavn, nævne, at jeg som minister på området er i gang med at forsøge at se på, hvilke muligheder der er for ved hjælp af skiltningen at aflaste trafikbelastningen af Vejle by, i hvert fald på kort sigt. Det er jeg ved at undersøge.

Men ellers vil jeg slutte med at sige tak for den generelt positive stemning omkring lovforslaget. Og som blandt andre hr. Kaj Ikast var inde på, får vi naturligvis også mulighed for i detaljer at dyrke priserne i de forskellige kategorier, og hvad der ellers kan gøres. Det kan vi naturligvis dyrke i udvalget, og jeg er selvfølgelig til rådighed med alle de informationer, udvalget ønsker.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg takker ministeren for redegørelsen. Men det, jeg spurgte om, fik jeg egentlig ikke svar på: Hvor meget forberedelse ligger der til en motorvej i denne planlægning? Det vil sige med hensyn til broer, dæmninger og sidestykker. Er

de klargjort, således at motortrafikvejen kan udbygges til en motorvej?

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Det, som hr. Kaj Ikast spurgte ministeren om, er også noget af det, som jeg ville have spurg om. For jeg mener, at det ville være klogt af ministeren at tale med aftalepartierne om det projekt, som vi jo rent faktisk har en aftale om, og jeg mener, at regeringen er ved at begå aftalebrud. Og jeg vil gerne sige til den nye minister, at det vil være meget uklogt, hvis ministeren tror, at man kan regere uden at have opbakning fra de partier, som tidligere har stået bag de store trafikaftaler.

Og det, som det jo også drejer sig om her, er, at vi skal passe på ikke at skævvride udviklingen i Danmark, for hvad er det, vi foretager af store trafikinvesteringer? Ja, det er den faste forbindelse over Storebælt, som jo snart er ved at være færdig, og Øresundsforbindelsen, som også er langt henne, og vi er også ved at komme i gang med Femer Bælt-forbindelsen. Og det kan jo ikke være rigtigt, at vi i Vestdanmark overhovedet ikke kan få nogen investeringer i vejanlæg, for selv om der måske er færre trafikanter derovre, har vi et lige så stort behov.

Og dér vil jeg altså bede ministeren om fremover – og det drejer sig også om en udsættelse af projekteringen af Nordjyllands veje – at tale med forligspartierne om det og ikke bare sende et cirkulære ud, for det affinder vi os ikke med i længden.

(Kort bemærkning).

**Jens Kirk (V):**

Jeg afventer også ministerens svar til hr. Kaj Ikast.

Men jeg har et andet spørgsmål til trafikministeren, for jeg kan forstå, at trafikministeren går ind for en motortrafikvej:

Normalt er det jo sådan, når man taler om krydsningsfrodighed, at man får en forbedring af gennemsnittet af ophavet. Og jeg vil gerne illustrere det med, at hvis man krydser to husdyr, f.eks. en god og en dårlig ko, så får man som regel et gennemsnit ud af det, men her får man da noget, der nærmest er dårligere end den dårligste del af det, for det bliver jo farligere at overhale.

Dernæst er det jo sådan, at hvis man nu brugte den samme fremskrivning her, som man har brugt med hensyn til Storebæltsforbindel-