

de øvrige veje, og hvordan de skulle bringes i orden.

Formanden:

Hr. Melchior, og så er vi nok ved at slutte af.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jamen det synes jeg da var en god idé, hvis min gode ven og kollega vil gøre det, men det kan ikke rigtig bruges i den nuværende debat, men nu kommer den jo altså til tredje behandling.

Jeg skal endnu en gang henvise til hr. Kristian Jensens helt relevante og saglige og fortrinlige ordførertale, og den kunne det godt være at min kollega også skulle læse én gang til.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg vil først gøre Folketinget opmærksom på, at det, der her skal tages stilling til, alene er strækningen Ris-Ølholm på rute 18 og ikke løsningen for hele rute 18. Det virker lidt på debatten, som om man har overset den lille detalje.

Jeg skal også gøre opmærksom på, at Ris-Ølholm-strækningen er den anden strækning på rute 18, som Folketinget skal beslutte sig omkring inden for en kortere årrække.

I 1996 besluttede Folketinget sig omkring Brande Omfartsvej, som ligeledes er en delstrækning på rute 18. Den delstrækning er besluttet af et meget stort flertal i Folketinget anlagt som en motortrafikvej. Så ved den første etape, man besluttede sig for i 1996, besluttede man sig altså for en motortrafikvej.

Ris-Ølholm er også lagt frem som et forslag til en motortrafikvej, og det er ganske enkelt begrundet i de trafikmængder, der er tale om. De er ikke så voldsomme.

Jeg bliver nødt til at sige, at hr. Kristian Jensen altså ikke kan sammenligne de tal, han sammenligner. Der er konstateret trafikmængder på den motortrafikvej, der går imellem Kolding og Lunderskov, på 12.000-13.000 i 1996 og 1997. De tal, som hr. Kristian Jensen nævner på 10.000-12.000 på rute 18, er noget, der måske kan tænkes at ville køre på rute 18 i år 2010. Så det er altså sammenligning af tal, der er mere end 15 år imellem, og hvor det ene tal er et konstateret tal og det andet tal er et vurderet tal ud i fremtiden i forventning om, at hele rute 18 udbygges.

Med Ris-Ølholm forventer vi en trafik i år 2010 på 6.400 i årsdøgn. Det kan ikke begrunde

andet end en motortrafikvej. Til gengæld løser en motortrafikvej på denne strækning mange problemer i det midtjyske, og derfor er der ingen tvivl om, at regeringen selvfølgelig står fuldstændig bag, at man laver en trafikløsning på det her område.

Og hr. Svend Heiselberg vil jeg lige erindre om, at Folketinget jo faktisk har besluttet, at Herningområdet skal forsynes med motorvej, nemlig rute 15, som vi er i fuld gang med at anlægsprojektere, og som meget snart går i gang anlægsmæssigt både fra Herning og fra Århus. Så det med, at det midtjyske overhovedet ikke bliver motorvejsforsynet, holder heller ikke.

Hr. Kristian Jensen nævnte, at han mente, at en motortrafikvej på Ris-Ølholm-strækningen på rute 18 skulle være et signal om, at vi mener, at Vestjylland skal afvikles og ikke udvikles. Det er naturligvis en fuldstændig forkert opfattelse. Hvis man ikke ville kere sig om, hvad der foregår i det midtvestjyske område, skulle vi jo netop ikke foreslå noget. Men da vi også kerer os om trafikforsyningen og infrastrukturfor syningen af Herningområdet og hele det midtvestjyske område, står vi fuldstændig bag gennemførelsen af rute 15 på samme måde, som vi nu beskæftiger os med at få en klart bedre vejforsyning mod Vejleområdet.

Partierne bag ændringsforslaget, der indbærer et krav om motorvej nu, giver nogle forkerte informationer i betænkningen om forskellen i sikkerheden på de to vejtyper. Det er et forkert regnestykke, at det skulle være 8 gange mere farligt at køre på en motortrafikvej end på en motorvej. Det er ganske enkelt helt hen i vejret og kan overhovedet ikke støtte sig på noget som helst af det saglige materiale, der ligger til grund for vurderingerne på det her område. Men jeg skal sørge for, at udvalget får det korrekte regnestykke i denne sammenhæng, så man har det til sine overvejelser.

Hr. Kaj Ikast beskrev meget malerisk trafikblandingen, som den forventes at blive på Ris-Ølholm-strækningen, og jeg må bare gøre opmærksom på, at det ikke er nogen væsentlig afvigende trafikblanding i forhold til den, vi har på andre veje, og at det, der må være udslagsgivende for, hvilken vejstandard man vælger, simpelt hen er trafikmængderne, og trafikmængderne kan slet ikke argumentere for en motorvej.

Til hr. Arne Melchior, som mener, at 90 mio. kr. ikke er mange penge, og at det ikke er værd