

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 forudse 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 rettelser af et stednavn.