

denne strækning. Og jeg synes, at netop i lyset af de overvejelser, vi også fremførte før om, hvordan man vægter økonomien i forhold til trafik-sikkerheden og i øvrigt i forhold til den tredje parameter, som er miljøet, er det meget svært at se de tungtvejende argumenter for, at man skal gå fra en motortrafikvej, som har en meget høj trafik-sikkerhed og en endnu højere trafik-sikkerhed, også hvis man holder det op mod økonomien. Jeg synes, det er svært at se argumentet for, at man skal træde det skridt videre og opgradere vejen til en motorvej.

Trafik-sikkerhedsmæssigt er det svært at se, at det står mål med den større investering, som man foretager, og miljømæssigt er det en helt forkert retning at gå i, set med SF's øjne.

Vi synes, det er fornuftigt at lave nogle gode trafikforbindelser. En motortrafikvej kunne være et godt bud på en god trafikforbindelse på ruten mellem Vejle og Herning, men vi ser absolut ingen grund til, at man skal gå skridtet videre og lave den til en motorvej, allerede inden man har set vejen og det trafikbehov, som den genererer.

#### **Martin Lidegaard (RV):**

Det Radikale Venstre kan ikke støtte dette lovforslag. Vi har faktisk svært ved at finde et eneste sagligt argument for at bygge den planlagte motorvej mellem Herning og Vejle, som dette lovforslag er en del af.

På flere dele af strækningen har trafikken været faldende i de sidste 2 år, og under alle omstændigheder er den langt under et niveau, som retfærdiggør, at vi bygger en motorvej. Dermed lægger denne lov sig i sørgelig forlængelse af den internationale statistik, der for nylig viste, at Danmark er det land i Europa, der bygger motorveje på det mest spinkle trafikgrundlag overhovedet.

Set fra et radikalt synspunkt er denne tvivlsomme rekord ikke bare ærgerlig. Den er også udtryk for en fatal fejlprioritering og et trist eksempel på, at det er med god grund, at befolkningen nogle gange kan blive alvorligt i tvivl om visdommen hos de danske trafikpolitikere. Hvordan begribe, at man bygger motorvej på strækninger, der ikke har meget mere trafik, end en stillevej i Hillerød har? Det er spild af penge, det er spild af natur, og det forværrer CO<sub>2</sub>-udslippet. Hvis man endelig skulle bygge nye motorvejsstrækninger, er andre ruter langt mere trængende.

Regeringens og Socialdemokratiets argumenter for denne lov har været hensynet til erhvervslivet og hensynet til sikkerheden. Det var jo netop derfor, De Radikale gerne ville være med til at bygge en motortrafikvej og oven i købet en firesporet motortrafikvej rundt om Herning, så bl.a. det store messecenter kunne tilgodeses.

I Det Radikale Venstre er vi nemlig ikke af princip imod motorveje, men vi er imod motorveje uden mening. Det fremmer ikke den trafikudvikling og den prioritering af de offentlige midler, som vi gerne vil bygge den fremtidige mobilitet på. Men nuvel, sådan er politik også.

Herfra skal bare lyde et mindeligt håb om, at næste gang mafiaen slår til igen, har den dog som minimum et ordentligt trafikgrundlag at gøre det på.

#### **Keld Albrechtsen (EL):**

Dette er jo så endnu et forslag i regeringens asfalteringsprogram, som jo startede med, at man kom med et lovforslag om en motortrafikvej i et område nord for Limfjorden, hvor der praktisk taget ingen biler kører.

Her har man så været i gang med at doktorere på tallene, for da man først fremlagde planen om en motortrafikvej, forventedes der en trafik på 6.000-9.000 biler. Det er nu på en eller anden mystisk vis blevet opskrevet til 12.000-15.000 biler. Der forudses altså en helt usædvanlig trafikstigning lige netop på den her vej, i forbindelse med at man har aftalt, at den skulle laves om fra en motortrafikvej til en motorvej. Jeg synes jo det er bemærkelsesværdigt, at tallene sådan kan rykke sig inde i regnemaskinen alt afhængigt af, hvad man nu har aftalt. Men det er da muligt, ministeren kan forklare, hvordan det kan gå til.

Trafik-sikkerheden har været nævnt. I Sverige har man det jo sådan, at hvis man vil tilgode trafik-sikkerheden på en motortrafikvej, så læser man et autoværn, og så har man to baner på den ene side og en bane på den anden side, og så kan man vende det om, således at der er to baner i den anden side på skift. Det fungerer udmærket og er lige så sikkert som en motorvej. Så hvis det var hensynet til trafik-sikkerheden, der var årsagen til det her, kunne det sagtens løses inden for den ramme, der var aftalt med en motortrafikvej. Så det kan jo heller ikke være årsagen.

Nej, årsagen er simpelt hen, at man har en fuldstændig ideologisk betinget forkærlighed for at lægge asfalt ud i fire baner – gerne i seks,