

10 år. Så tager det meget længere tid, og det er jo det, der er vores problem. Vi har ikke noget indtryk af, at de kommentarer og de meldinger, der kommer fra COWIconsults rapport, rent faktisk fører til ændrede dispositioner i det firma, som udfører tingene. Det er det, vi er skeptiske over for. Det er dér, vi stiller vores spørgsmål.

Hermed sluttede forhandlingen.

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Som tidligere meddelt vil afstemningen om det forslag til vedtagelse, der er fremsat af ordføreren for forespørgerne, fru Margrete Auken, blive foretaget i mødet tirsdag den 21. april 1998.

Den næste sag på dagsordenen var:

**5) Første behandling af lovforslag nr. L 39: Forslag til lov om anlæg af rute 18, strækningen Ris-Ølholm, og om nedlæggelse af visse vejstrækninger som hovedlandeveje m.v.**  
Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).  
(Fremsat 1/4 98).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Lis Greibe (S):**

Er der noget, der kan bringe sindene i kog, er det nye vejprojekter og de dermed forbundne påtænkte linjeføringer. Her spænder reaktionerne fra, at man absolut ikke vil have dem realiseret, over gerne at ville acceptere de nye vejanlæg, hvis de blot får en anden linjeføring, til en indædt kamp for at få sit lokalområde vejserVICERET for enhver pris.

Dagens lovforslag er et tydeligt eksempel på, at fastlæggelse af en linjeføring på nye hovedtrafikårer og en dermed absolut nødvendig løsning af trafikforholdene i det midtjyske er resultatet af en langt forløbende proces med undersøgelser af mange alternative forslag.

Folketinget vedtog i henholdsvis 1979 og 1987 anlægslove for de to delstrækninger i Diagonalvejen Ris-Uldum og Uldum-Horsens. I 1987 bad trafikministeren Vejdirektoratet om i

samarbejde med de lokale amts- og bykommuner at undersøge behov og muligheder for højklassificerede vejforbindelser i Midt- og Vestjylland, og dette resulterede i tre rapporter om de jyske tværveje.

I 1990 vedtog Folketinget en projekteringslov, som bl.a. omhandlede rute 18, Holstebro-Herning-Vejle. Der blev her givet trafikministeren bemyndigelse til at lade foretage projektering til forberedelse og sikring af anlæg eller udbygning som motorveje eller motortrafikveje.

For rute 18's vedkommende omfattede projekteringsloven tre forskellige linjeføringer, A, B og C, der alle har tilslutning til motorvej E 45 nord for Vejle. Efter projekteringslovens vedtagelse blev der fra lokal side fremsat forslag til andre, mere vestlige linjeføringer, som skulle tilknyttes motorvejsnettet ved Kolding. For ikke at sidde disse lokale ønsker overhørig blev der udarbejdet yderligere materiale som grundlag for en ny projekteringslov.

Her blev de mange alternative linjeføringsforslag analyseret, og interessen samlede sig til sidst om linjeføringsforslagene A/B, C og H. Ud fra dette meget grundige materiale meddelte regeringen i 1993 i sin trafikplan »Trafik 2005«, at den ville arbejde videre med linjeføringsforslag A, da dette er mest skånsomt over for naturen og samtidig har gode trafikale og samfundsøkonomiske effekter.

Ved lov 408 af 22. maj 1996 blev trafikministeren bemyndiget til bl.a. at projektere rute 18 efter A-linjeføring med tilslutning nord for Vejle, men i forbindelse med Folketingets behandling af vejloven gav et flertal af Trafikudvalget udtryk for, at den overordnede vejføring fra Ris mod syd i stedet skulle føres vest om Vejle og forbindes med motorvejen syd for Vejle.

Denne nye melding vakte opsigt i Vejle Amt, der havde anbefalet A-linjen, og indsigelser herfra foranledigede, at Trafikudvalget tog på en besigtigelsestur for nærmere at se på linjeføringerne. Denne tur afstedkom en betænkning til lovforslaget, der fastslog, at der nu var flertal for linjeføring A, og at der ikke var basis for en nærmere undersøgelse af en linjeføring vest om Vejle.

Anlæg af motortrafikvejene til løsning af Midtjyllands og dermed også Billunds trafikale problemer skal ses i sammenhæng med Vejle Amts projektering af den såkaldte Borgmestervej, dvs. den planlagte vej mellem Ødsted og motorvejen ved Skærup. Her har amtet i brev af 10. december 1997 meddelt, at det er indstillet

på, at dette vejstykke kan tages i brug samtidig med den statslige del af Diagonalvejen, dagens vejstykke mellem Ris og Ørum.

Denne tilkendegivelse er gentaget i hørings-svaret fra Vejle Amt den 14. april 1998. Den overordnede linjeføring og dermed også dagens bid af rute 18 er fastlagt på baggrund af et solidt og grundigt forundersøgellesarbejde. De lokale myndigheder har været inddraget, og der er taget behørigt hensyn til lokale ønsker. Der er foretaget VVM-undersøgelse, og anlæggets virkning på befolkning, dyr og planter, jord, luft, vand, klima, landskab og kulturarv er dermed undersøgt.

Anlægget er tilpasset, så virkninger på miljøet er minimeret, og der er planlagt linjeførings-flytninger, faunapassage og regnvandsbassiner til afhjælpning af påpegede konfliktområder mellem natur og etablering af det nødvendige vejprojekt.

Udbygningen af rute 18 forbedrer forbindelsen for Herning-Holstebro-området til Trekant-området og Lillebæltsbroforbindelsen. Og en efterfølgende fuld udbygning af Diagonalvejen mellem Give og Horsens vil forbedre forbindelsen mellem Århus-Horsens-området og Billund væsentligt.

Socialdemokratiet lægger stor vægt på, at der er gode vejforbindelser i det midtjyske område, og vil gerne medvirke til, at vore vejanlæg er på forkant, når det gælder trafiksikkerheden.

Vi vil arbejde for en positiv udvalgsbehandling og vil lytte til indsigelser, som høringssvarene fra Vejle Amt og berørte kommuner måtte indeholde. Overordnet står vi dog fast ved den udstukne linjeføring.

Socialdemokratiet støtter det fremsatte lovforslag.

#### **Kristian Jensen (V):**

Lovforslaget er en vigtig brik i fjernelsen af de tre store sorte pletter på det danske vejnet. Ud over Odense-Svendborg, Holbæk-Vig har strækningen Holstebro-Herning-Vejle i lang tid trængt til en opprioritering.

Derfor hilser Venstre det velkommen, at regeringen har fremsat lovforslag L 39 om forbedring af strækningen Ris-Ølholm, der er en betydningsfuld del af udbygningen af rute 18.

Til gengæld er det en skuffelse for Venstre at læse lovteksten, hvor vejstandarden alene sættes til motortrafikvej og ikke den motorvej, som vi føler var ideen bag aftalen fra december måned. For selv om Venstre finder det vigtigt

med en hurtig udbygning af vejnettet, skal vi i vores hastværk ikke glemme at overveje, om vi kun gennemfører en alt for kortsigtet løsning. Og det er desværre det, som vi føler, at regeringen lægger op til med det fremsatte lovforslag.

I en egn, hvor den kollektive trafik ikke er særlig udbygget og heller ikke ud fra økonomiske, miljømæssige eller logiske argumenter kan udbygges markant mere, er der brug for gode vejforbindelser. Vejforbindelser kan ikke alene fremelske en positiv erhvervsudvikling, men mangel på tilfredsstillende veje kan i høj grad være med til at kvæle erhvervsudviklingen.

Da strækningen er en del af udbygningen af rute 18, vil den også blive påvirket kraftigt af den udvikling, der finder sted længere oppe ad rute 18. Og i den forbindelse vil Venstre gerne fremhæve et par ting. Først og fremmest at Herning er blevet udnævnt til landets sjette transportcenter med udsigt til stigende tung trafik. Ligeledes er toldcentret i Herning bevareret og er faktisk det toldcenter for Jylland og Fyn, der behandler næstmest af de tilbageværende.

Endelig er en stigende del af den tunge industri rykket vestpå, hvilket også kan mærkes på rute 18. Alt sammen forhold, der taler for en fuld udbygning af rute 18 som motorvej nu, i stedet for en kortsigtet motortrafikvejsløsning, der på længere sigt vil give et dyrere projekt.

Problemerne med en motortrafikvej er, at erfaringen viser, at på en motortrafikvej er det fortsat lastbilerne, der sætter hastigheden til gene for andre trafikanter. En motorvej kræver jo ikke de samme lige strækninger til overhalinger og kan derfor tilpasses landskabet bedre. Samtidig giver motortrafikveje ikke den samme forbedring i vejsikkerheden som en motorvej. Endelig vil en motortrafikvej psykologisk være et signal om en nedprioritering af det midt- og vestjyske område, som vil betyde en dårligere erhvervsudvikling i området.

Jeg har noteret mig, at hvor tidligere trafikminister Bjørn Westh i sit oprindelige lovudkast omtalte rute 18 som motorvej eller motortrafikvej, så skriver den nye trafikminister konsekvent motortrafikvej. Forhåbentlig skal det tages som et tegn på tidspres i lovgivningsarbejdet og ikke et udtryk for, at hele rute 18 skal nøjes med en udvidelse til motortrafikvej, eller hvad?

Som det fremgår af dagspressen, nærmere betegnet Jyllands-Posten i dag, så er opmærk-

somheden på dette lovforslag stor i oplandet til rute 18. Amtsborgmester for Ringkjøbing Amt Knud Munk Nielsens kronik sætter på en god måde ord på de tanker, der rører sig i et bredt bagland i det område af Danmark, der er kendt som vækstjylland.

Venstre ønsker bedre veje og større trafikikkerhed, samtidig med at områdets og erhvervs-livets behov tilgodeses.

Derfor er Venstre tilfreds med, at regeringen er enig i, at rute 18 skal have en opprioritering. Vi er ikke tilfredse med, at regeringen lægger op til en motortrafikvej. Trafikikkerhedsmæssigt og økonomisk anser Venstre en motorvej for den rigtige løsning, og det vil vi arbejde for i udvalget.

(Kort bemærkning).

**Lis Greibe (S):**

Vi følger os i Socialdemokratiet fuldstændig trykke ved, at ministeren efter en overvejelse har valgt motortrafikvejsløsningen.

Jeg synes, der skal være faglige og saglige begrundelser for det, når man vælger en vej, og det er der bestemt i dette tilfælde.

Her drejer det sig om, at vi har en udgift på ca. 240 mio. kr. Det vil koste ca. 330 mio. kr. eller 90 mio. kr. mere, hvis vi allerede nu skulle lave en motorvej, dvs. en fordyrelse på 40 pct.

Så ved jeg godt, at der er nogle, der vil sige: Jamen kunne man ikke i langt højere grad forberede til en motorvej? Det er forberedt på den måde, at linjeføringen er lagt, så der kan laves en motorvej senere. O.k., broerne er ikke forberedt, men hvor mange millioner vil man have stående til broer, der ikke er behov for på nuværende tidspunkt? Er det samfundsmæssigt fornuftigt?

Når hele rute 18 er udbygget i år 2000, når vi stadig væk ikke op på et tal, der berettiger til, at vi vælger motorvej. Vi valgte jo også en motortrafikvej ved omfartsvejen ved Brande, og på det her stykke taler vi om en årsbelastning af samme størrelsesorden.

(Kort bemærkning).

**Kristian Jensen (V):**

Når man kigger på årstrafiktallene for strækningen her, så siges det i Bjørn Westh's oprindelige udkast til lovforslaget, at såfremt hele rute 18 udbygges til motorvej, ville der på strækningen Ris-Ølholm være en årstrafik på 12.500. På den motorvej, man lavede fra Kolding til Esbjerg, er der i bemærkningerne ikke

nævnt en årstrafik på over 11.000, og jeg kan huske, at Socialdemokratiet klagede over, at den daværende borgerlige regering ikke tidligere havde fremsat forslag om motorvej.

Jeg føler, at der med de trafiktal er behov for en motorvej, og derfor håber jeg, at vi i det mindste kan gøre motortrafikvejen klar til en udbygning, sådan at vi kan få den vej, som jo under alle omstændigheder vil komme senere.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Nu kan man jo ikke begynde her fra Folketingets talerstol at bede andre ordførere spise brød til, men jeg vil godt spørge, når vi nu er i en økonomisk situation, hvor alle forsøger at prioritere, om det virkelig skulle være nødvendigt at bruge 90 mio. kr. mere på at lave et motorvejsnet på dette stykke, vel vidende at amtet skal udbygge resten, og amterne svømmer jo ikke ligefrem i penge. Det var det første.

For det andet vil jeg sige, at jeg tror, man vil gentage skandalen fra Nordjylland, som der ikke er nogen her i salen, der er stolte af, hvis man gjorde det her, for så mange biler kommer der ikke til at køre deroppe.

Og endelig for det tredje vil jeg sige, at derude, hvor jeg bor, kører der 12.500 biler på Holte Stationsvej hver dag, og det er ikke nogen motortrafikvej, og der er fin fremkommelighed.

(Kort bemærkning).

**Lis Greibe (S):**

Nu skal det nødig blive den rene talgymnastik, men selvfølgelig kan vi begynde at nævne, hvor mange tal og hvor meget der er fremført af den ene eller den anden på et tidligere tidspunkt. Det, jeg forholder mig til, er realiteterne. Det er de tal, vi har i dag, med en fremskrivning til år 2010.

Når man så begynder at sammenligne med vejen mellem Kolding og Esbjerg, må man jo tænke på, at der er mange faktorer, der tæller med, når man laver trafikveje. B.l.a. vil kapaciteten tælle med: Hvor meget kommer der til at køre på vejene? Det tæller også med, at man ønsker et overordnet trafiknet, og det har man så ønsket øst-vest, såvel som vi har det nord-syd gennem Jylland.

(Kort bemærkning).

**Kristian Jensen (V):**

Kort til den sidste bemærkning: Jeg håber også, at lovforslaget og hele udbygningen af rute 18

tager højde for, at netop trafikken på rute 18 er meget tung trafik, fordi der er et toldcenter i Herning, da der er en utrolig stor eksport fra de virksomheder, der ligger i det midt- og vestjyske område.

Når Ris-Ølholm skal udbygges nu, skal vi se det i sammenhæng med hele rute 18-udbygningen, og rute 18 bliver en vej, der kommer at bestå endnu mere af tung trafik, af lastbiltrafik. For at undgå risikable overhalinger på en motortrafikvej ønsker vi også trafikikkerheds-mæssigt, at vi får en motorvejsløsning.

#### Kaj Ikast (KF):

Fra Det Konservative Folkepartis side er vi meget tilfredse med, at der er fundet en løsning omkring Billund, Billund Lufthavn, Billund Turistcenter og alt det, der skyder op derovre.

Vi lavede et forlig med den tidligere minister. Forligsteksten omfatter motortrafikvej/motorvej. Det vil jeg gerne stå fast ved, og det er en skuffelse for mig, at ministeren har strøget det. For mig betyder det nemlig noget andet i planlægningsøjemed, at begge dele er til stede. Det betyder nemlig, at man i hele planlægningsfasen altid forbereder udbygning til motorvej, når den kapacitet skal bruges.

Det føler jeg mig ikke helt sikker på at ministeren gør i dette forslag. Jeg er ikke sikker på, at hele forbindelsen nu kommer til at kunne udbygges direkte til motorvej, som vi tidligere har gjort det, når vi er startet på en motortrafikvej. Det vil jeg gerne have at ministeren kommer herop og bekræfter i dag, og jeg taler både på Det Konservative Folkepartis vegne og på CD's vegne. Vi ønsker her og nu beregninger for en ren motortrafikvej, for en motortrafikvej udbygget til klargøring til motorvej og for en ren motorvej på strækningen, således at vi i udvalget kan arbejde med alle tre modeller, for der er vist ingen af os, der er i tvivl om, at den vej, vi taler om i øjeblikket, bliver den store turistvej til Vestkysten.

Det bliver også den vej, der forbinder det store industriområde i Herning-Ikastområdet og i Holstebroområdet, hvor vi har nogle af vore store industrivirksomheder, som hele tiden har presset på for at få et effektivt vejsystem. Jeg synes, vi her i Folketinget skylder de amtsråd, de kommunalbestyrelser og de firmaer, der har været engageret i disse mange år, vi har talt om det her, at vi kommer frem til nogle reelle beregninger. Og de forlig, vi har lavet fra Venstre, De Konservative og CD's side, gik på en

motortrafikvej/motorvej. Derfor er jeg overrasket.

Ellers er vi glade for forslaget, og vi er glade for den hurtighed, hvormed det er kommet frem, og linjeføringen er vi tilfredse med. Men vi vil altså have sikkerhed for, at vi kan få lavet det, ligesom vi har gjort alle de andre steder i landet.

#### Ole Sohn (SF):

Da vores ordfører ikke kan være til stede, skal jeg på SF's vegne fremlægge vores holdninger til lovforslag nr. L 39.

Forslaget indebærer, at staten anlægger sin del af Diagonalvejen Horsens-Skive-Esbjerg, og derefter skal Vejle Amt sørge for den resterende del. Umiddelbart vil jeg gerne sige, at forslaget ser meget fornuftigt ud. I forhold til de forslag, som Trafikudvalget blev præsenteret for i efteråret med kæmpestore broprojekter hen over Vejle Ådal, er det her jo et helt tilforladeligt projekt.

Derfor støtter vi, at vejstrækningen Ølholm-Ris anlægges. Samtidig vil vi godt se på, om der er behov for, at det skal være en motortrafikvej, eller om der er brug for en anden form for hovedlandevej. SF vil også godt se nærmere på den konkrete linjeføring både for at sikre den bedste trafikmæssige løsning og den bedste løsning i forhold til de naturområder, som vejen nu passerer.

Så vil jeg også godt, selv om det ikke er en decideret del af selve forslaget, på SF's vegne tilkendegive, at vi ikke mener, at der er behov for anlæggelse af en ny hovedlandevej fra Ølholm til Vejle som erstatning for den eksisterende vej nr. 348, sådan som det er planlagt. SF mener, der alene er behov for forbedring og udbygning af den eksisterende vej.

Med de bemærkninger kan SF støtte forslaget med henblik på nærmere undersøgelse i Trafikudvalget.

#### Klaus Kjær (DF):

Da Dansk Folkepartis ordfører, hr. Ole Donner, ikke kan være til stede i salen i dag, skal jeg på hans vegne fremføre partiets synspunkter om dette lovforslag. Lovforslag nr. L 39 er et forslag om bemyndigelse til at anlægge en ny hovedlandeveisstrækning som motortrafikvej mellem Ris og Ølholm.

Dansk Folkeparti har gang på gang kritiseret regeringen og specielt de skiftende trafikministre for næsten altid at anmode om bemyndi-

gelse til at udføre forskellige opgaver i stedet for at gennemarbejde forslagene bedre og lade Folketinget tage stilling til de enkelte projekter. Dette forslag adskiller sig ikke fra den måde, tidligere ministre har arbejdet på, men vi håber alligevel, at den nye trafikminister vil søge færre bemyndigelser, end de tidligere ministre har gjort.

Det foreliggende forslag er udsendt til høring hos Vejle Amt og en lang række kommuner, og vi er sikre på, at når hørings svarene foreligger, vil de blive debatteret meget, og der vil sikkert møde deputationer frem i udvalget, således at der er chance for, at der bliver en god debat om forslaget.

Dansk Folkeparti vil afvente hørings svarene, deputationer og henvendelser til Trafikudvalget, inden vi tager endelig stilling til forslaget, men vi vil følge udvalgsarbejdet nøje, ligesom vi vil stille en del spørgsmål i udvalget til dette lovforslag.

#### **Vibeke Peschardt (RV):**

Lovforslaget angår, som vi har hørt det, anlæg af en ny hovedlandejevsstrækning, en motortrafikvej på tværs af det jyske landskab mellem Ris og Ølholm. Bemyndigelsen til trafikministeren om at lade Vejdirektoratet forestå vejanlægget er en opfølgning af projekteringsloven fra 1996, rute 18, Holstebro-Herning-Vejle. Vejprojektet Ris-Ølholm er en delstrækning på den, og den kaldes Diagonalvejen. Den koster ca. 240 mio. kr. og er statsfinansieret.

Amtterne har jo nu efter Amtsrådsforeningens ønske fået lagt drift af hovedlandevejene og anlæg af nye vejanlæg på hovedvejene ud i eget regi. Det mener vi i Det Radikale Venstre er en udmærket øvelse. Det skærper nemlig opmærksomheden om finansieringen, når ansvaret ligger hos det pågældende amt, her Vejle Amt.

I den forbindelse vil jeg godt nævne eller henlede opmærksomheden på, at der i lovforslaget også nævnes anlæg af en anden vej, nemlig den såkaldte Borgmestervej, som et flertal i Vejle Amtsråd ønsker gennemført, og som amtet selv skal finansiere. Der er lokal modstand mod det projekt, som vi egentlig også godt mener kunne løses bedre og måske langt billigere på en anden måde. Det skal jeg ikke komme ind på, men det er imidlertid det lokale selvstyre, altså amtsrådet i Vejle, der må finde ud af, om det virkelig er en god idé at bruge næsten 100 mio. kr. på Borgmestervejen.

Anlægsloven her om Diagonalvejen har været igennem de sædvanlige høringsprocedurer, herunder VVM-høring osv., og vi har også set nogle af hørings svarene fra kommunerne og Vejle Amt. Det Radikale Venstre har sagt ja til projekteringsloven, og vi støtter også anlægsloven.

(Kort bemærkning).

#### **Kaj Ikast (KF):**

Jeg forstår ikke rigtig Det Radikale Venstres modvilje mod Borgmestervejen. Vi har bygget en flot motorvej over Lillebæltsbroen og videre op til motorvejen ved Vejle. At man naturligt fortsætter den som en amtsvej op til Billund Turistcenter og til lufthavnen er jo en ganske normal foretælse, og jeg synes, det virkelig er gennemtænkt fra amtets side.

Jeg synes ikke, det er noget særlig stort, og De Radikale kan ikke slå sig for brystet over, at det virkelig er en storinvestering, vi er i gang med her. 6 år om at bygge den smule motortrafikvej er altså ikke noget hastværk, man kører med. Det kan dårligt gå ned i lavere investeringsstakt end den vej, vi har her i øjeblikket. Det vil jeg gerne have lov at sige.

(Kort bemærkning).

#### **Vibeke Peschardt (RV):**

Jeg vil sige til hr. Ikast, at smag og behag jo som bekendt er forskellige. Det, jeg sagde, var, at Borgmestervejen efter vores opfattelse – og nu skal vi altså ikke opføre os herinde, som om vi var et amtsråd, men måske bare kommentere lidt på det, vi har set og hørt på vores vej – at der er modstand også i amtsrådet mod den her Borgmestervej, og at der måske er nogle i amtsrådet, der synes, det er bedre at bruge de 100 mio. kr. på noget andet. F.eks. kunne man ved skiltning, vejomlægning m.v. måske opnå det samme, som man gør nu. I øvrigt er der jo også afsat 15 mio. kr. i det her lovforslag til noget, der hedder veje omkring Billund.

Så vil jeg godt gentage noget af det, jeg sagde før. Selv om hr. Kaj Ikast synes, at det tager lang tid med de her vejprojekter, vil jeg bare sige, at vi har jo næsten – næsten – gennemført det store H og motorvejsnettet og det hele. Nu kommer turen altså til togene, og da jeg så, hvad det her koster, de 240 mio. kr., sad jeg lige og regnede ud, hvor mange IC3-togsæt man kunne få for de samme penge. Men det er jo ikke det, vi snakker om.

**Jette Gottlieb (EL):**

Jamen så tager vi IC3-togsæt i stedet for, glimrende.

Da vores ordfører på området ikke kan være til stede, vil jeg på Enhedslistens vegne fremføre følgende:

Vi mener aldeles ikke, at der skal bygges nogen motorvej, ej heller en motortrafikvej, mellem Vejle og Holstebro, og derfor stemmer vi imod alle stumper af den, som vi stemte imod Brande omfartsvej, og som vi stemte imod projekteringsloven.

**Tom Behnke (FP):**

Når vi taler om trafikikkerhed, er der jo ingen tvivl om, at specielt omfartsveje er en gevinst, at omfartsveje er noget af det, der er allermest med til at gavne trafikikkerheden. Og der er heller ingen tvivl om, at en hensigtsmæssig tilrettelæggelse af vejnettet også er med til at styrke trafikikkerheden. Det er jo nødvendigt, at infrastrukturen er i orden, og at infrastrukturen hele tiden er tilpasset de aktuelle behov, der er, og det gælder selvfølgelig også i Ringkøbing Amt.

Det er jo rigtigt, som mange af de lokalvalgte fra Ringkøbing Amt har sagt: Nu har resten af Danmark fået deres motorveje, så hvornår bliver det vores tur? Og jeg kan egentlig godt forstå, at de spørger om det, for netop Vestjylland er jo et område, som er i meget stærk udvikling.

Ikke mindst erhvervs-mæssigt er det et område i stærk udvikling, og når der oprettes store produktionsvirksomheder dér, er der behov for dels at få råmaterier og halvfabrikata kørt hen til virksomhederne og dels at få de færdiglavede produkter kørt bort fra virksomhederne.

Så der er ikke noget at sige til, at der er et lokalt ønske om dels at få nogle gode tilkørselsforhold til virksomhederne og dels at få nogle gode tilkørselsforhold til den nord-syd-gående motorvej. Selvfølgelig er der et ønske om det.

Spørgsmålet er så bare, om det forslag, som man her er nået frem til, er den rigtige løsning, om det er den rigtige måde at gøre det på, og om det er den bedste løsning. Og det, man jo kunne spørge om i den forbindelse, og som også andre ordførere har spurgt om, er: Ville det være hensigtsmæssigt, at vi allerede nu – vel vidende, at behovet kommer på et eller andet tidspunkt – sagde: Hvis der skal være en sådan vejstrækning, hvorfor så ikke lave den som motorvej med det samme? Eller i det mindste, hvis man vælger en motortrafikvej, så

at sørge for, at den i hvert fald er forberedt til, at man relativt nemt kan udbygge den til en motorvej.

Det er nogle af de spørgsmål, som umiddelbart melder sig, for kigger man lidt i prognoserne og ser lidt ind i fremtiden, ved man, at behovet bliver stadig større.

I Fremskridtspartiet er vi positivt indstillede, og vi medvirker meget gerne til at finde en løsning med hensyn til de trafikale forhold. Men vi har som sagt en del spørgsmål til projektet, som vi skal have afklaret først, og svarene på de spørgsmål vil selvfølgelig have afgørende indflydelse på vores endelige stillingtagen ved tredjebehandlingen. Og så er der selvfølgelig lige det element, som også har en væsentlig betydning, nemlig hele økonomien i det her, for økonomien skal selvfølgelig også kunne hænge sammen.

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Det er helt oplagt, at det midtjyske og nordvestjyske område har behov for at få løst sine trafikproblemer. Og det paradoksale er jo, at i Midt- og Nordvestjylland er det ikke et egnsudviklingsprojekt at få lavet en vej. Udviklingen er kommet, og nu mangler man trafikforbindelserne. Og jeg synes, det er helt naturligt, at man har krav på at få dem.

Vi har ikke været med i forberedelserne med hensyn til at finde ud af, om denne linjeføring er den rigtige, og det vil vi selvfølgelig gerne være med til at kigge på, men det er den sand-synligvis.

Jeg kan derimod sige, at jeg ikke kan gå med til at stemme for forslaget, hvis der kun er tale om en tosporet motortrafikvej. Og jeg kan ikke få ind i mit hoved, at vi kun har to modeller for større veje i Danmark: tosporede motortrafikveje og så motorveje, og jeg har endnu ikke fundet ud af, om det står i grundloven, eller hvor det står henne, at man kun må bygge de to slags større veje, men det er nærmest en fastslået kendsgerning, at der ikke er noget derimellem.

Det bringer mig til at tage den radikale ordførers bemærkninger om de nordjyske motorveje op, som jo er udtryk for nogle fordomme, som er fremherskende i landet og ikke til at være tjent med at høre på, når man bor i Nordjylland. For motorvejene i Nordjylland er altså ikke helt så latterlige, som det lyder til, selv om jeg aldrig har ment, at vi skulle have haft dem.

Jeg har aldrig stemt for de motorveje eller ment, at vi skulle have dem. Jeg har ment, at vi

skulle have to gode landeveje med en beliggenhed dér, hvor de nuværende hovedveje ligger, og i en udformning, som kan bringe noget trafik frem. Og det kunne jo være, at det var den udformning, man også kunne bruge i det område her, altså noget, der er bedre end en motortrafikvej. Ellers må vi hellere have en motortrafikvej, som er forberedt til og let kan udvides til en motorvej.

Men tilbage til det nordjyske, som ikke er på dagsordenen i dag, men nu har jeg ikke haft lejlighed til at sige det fra denne talerstol i et stykke tid: Som hr. Svend Heiselberg jo har jokket i et par gange i dag, er det jo fuldstændig tåbeligt at latterliggøre motorveje, som kun er to stumper, som man ikke kan bruge endnu, for de mangler jo enderne.

Og med hensyn til at foretage en trafiktælling dér må det jo være et beskæftigelsesprojekt overhovedet at foretage en trafiktælling på et par stumper motorvej, som ikke er færdige, og hvor man skal køre en stor omvej for at bruge en bette stump af en motorvej, fordi der ikke findes mere af den.

Det andet er jo så, at belastningen på de nordjyske motorveje er meget variabel alt efter tidspunktet på døgnet, og hvornår på året det er. Dels er der en stor belastning i sommerperioden, og dels er der en stor belastning på de tider af døgnet, hvor færgerne lukker 100 lastbiltræk ud på vejene. Og at der er en så periodisk trafik, måler man jo ikke, når man foretager døgntællinger på en motorvej.

Endelig må det jo også have lidt at gøre med, at når man bor i et tætbeholdt område som Nordsjælland, kan man jo sagtens være hånlige over, at vi har motorveje med en mindre trafikbelastning pr. døgn, end man har i Nordsjælland. Men der må jo være forskel på, om man skal køre mellem 2 og 10 km på en vej i tæt trafik eller man skal køre 70 km på en vej i tæt trafik, for det sidste er en ulige større belastning. Og det retfærdiggør altså, at man skal have motorveje med en mindre trafik i tyndere befolkede områder, hvor afstandene er store, end i tættere befolkede områder, hvor afstandene er mindre.

Hele den lange snak kom af, at det ikke er til at være tjent med at høre på snakken om den nordjyske motorvej, og det har også noget med denne sag at gøre.

Man skal ikke lave flere tosporede motortrafikveje. Og det er oven i købet så tosset, at de motortrafikveje, vi har i Danmark, har varieren-

de hastighedsbegrænsninger, så man ikke ved, om man må køre 80, 90 eller 100 km/t. Selvfølgelig kan man kigge på skiltene, men man skal jo også holde øje med trafikken.

Jeg mener altså, at man må kunne lave en bedre form for hovedlandeveje. Denne meget simple form, som jo alligevel koster 75 pct. af det, en motorvej koster, kan vi ikke gå ind for. Man må finde på noget bedre.

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Jeg vil takke for debatten og for den meget brede tilslutning, der her har været til forslaget.

Jeg har også lyttet lidt til nogle af de ønsker, der har været fra forskellige partier om at bruge yderligere midler her, end der er lagt op til i lovforslaget. Og jeg vil gerne sige, at det forslag, vi her har fremsat, koster det 240 mio. kr. at gennemføre, og hvis vi skulle gennemføre det som en motorvej, ville det koste 90 mio. kr. ekstra.

Og her synes jeg, det er en tanke værd – og jeg vil anmode alle vejordførerne her i salen om lige at gøre sig den overvejelse – om det ikke var rart at have de 90 mio. kr. til at gøre nogle andre ting med, som vi også i høj grad har brug for, bl.a. for at tilgodese trafikikkerheden rundt omkring. Også set i lyset af, at den trafikintensitet, der overhovedet kan forventes at ville se dagens lys på en vej af den karakter her, er forholdsvis beskeden og sagtens kan holdes inden for den kapacitet, som en motortrafikvej har.

Når der indtil nu er blevet opereret med motorvej/motortrafikvej, er det jo, fordi vi har befundet os i projekteringsfasen, altså i en fase, hvor vi ikke har været fuldstændig klar over, hvad det var for et behov, vi stod over for.

Jeg har ganske vist som ordfører for Socialdemokratiet tidligere gjort opmærksom på, at jeg ikke et øjeblik troede på, at der var trafik til mere end en motortrafikvej, men at det skulle der til gengæld også til.

Regeringen har nøje vurderet det grundlag, der nu foreligger for at træffe en beslutning. Og det er nu, der skal træffes et valg med hensyn til, hvad det er for en vej, vi skal bygge på denne strækning, og dér er der ingen tvivl om, at den nøgterne vurdering er, at det er en motortrafikvej.

En motortrafikvej er også en sikker vej, og det er også en god vej at køre langt på, som hr. Ole Nielsen var inde på. Og den motortrafikvej, der her er skitseret, tager også hensyn til landskabet og miljøet, og den er også tilrettelagt

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 spurgt 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 Storebæltforbindel-



sen, ville man snart nå op på 15.000-20.000 trafikanter i døgnnet her. Den voldsomme fremskrivning har man jo brugt for Storebælt.

Og hvor meget trafik tror ministeren i grunden der vil flyttes fra rute 11 til rute 18, når turisterne om sommeren kører op igennem Vestjylland?

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Først til hr. Kaj Ikast:

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, og som jeg også hørte blandt andre Socialdemokratiets ordfører, fru Lis Greibe, nævne, er der ikke gjort forberedelser af den karakter til motorvejen – det er altså ikke sådan, at man bygger broerne dobbelt så store – ud fra den betragtning, at der ikke bliver behov for at bygge en motorvej på den strækning i vores generation.

Det viser de prognoser, der foreligger, klart, og der er ingen grund til at tro, at det bliver ret meget anderledes. Og vi har jo også nogle miljøbestræbelser i baghovedet, som vi lige skal huske.

Linjeføringen er derimod tilrettelagt sådan, at den kan genbruges i forbindelse med et motorvejsanlæg. På den måde er den forberedt, men det fremgår også af bemærkningerne, at det er det, der er tale om.

Jeg kan ikke på stående fod svare hr. Jens Kirk på, hvor meget trafik der er regnet med vil blive flyttet fra rute 11 til rute 18. Men det er klart, at det er noget af det, vi kan dyrke i udvalgsarbejdet, og jeg er selvfølgelig til rådighed med de tekniske informationer. Jeg kender dem ikke på stående fod her, men der er selvfølgelig foretaget vurderinger af den karakter.

Til hr. Svend Heiselberg vil jeg gerne sige, at der bestemt ikke er noget, der nærmer sig et aftalebrud her. Den aftale, vi før jul lavede med regeringen og med stort set samtlige partier i Trafikudvalget, gik ud på, at man nu skulle virkeliggøre en linjeføring i A-linjen, og at man skulle fremme et anlægslovforslag så hurtigt, som det var muligt, på den strækning her, altså på rute 18, og det er det, der er sket. Og i det, som Trafikudvalget skrev i sin beretning dengang, står der »motorvej/motortrafikvej«, og det hang jo sammen med, at vi jo ikke på det tidspunkt havde beslutningsgrundlaget for at bestemme, om det skulle være en motorvej eller en motortrafikvej.

Men det er jo ikke sådan, at den aftale er en aftale om, at så er der ikke andre, der må lege

med. Det er jo ikke en aftale om, at så kan regeringen ikke fremsætte lovforslaget, uden at man på forhånd har sikret sig, hvad partierne i Folketinget mener. Det har der jo ikke været tale om på den strækning. Der var tale om, at vi var enige om en procedure, og regeringen har fulgt den procedure. Og vi har fulgt den holdning op, som Trafikudvalget tilkendegav umiddelbart før jul. Og der foreligger nu et anlægslovforslag, hvori regeringen indstiller, at der bliver tale om en motortrafikvej, ud fra den nøgterne betragtning, at der ikke er trafik til mere og ikke vil være det i mange år frem i tiden.

Det er noget andet, når hr. Heiselberg bringer Nordjyllandsvejene ind i billedet. Der foreligger der en klar aftale, og det er Storebæltsaftalen. Og det er klart, at ændringer i forbindelse med de vejstrækninger i Nordjylland, som kan komme på tale som følge af den aktuelle situation, er noget, der forhandles mellem aftalepartierne, og det er en helt anden situation, vil jeg gerne sige. Men alle veje her i landet er ikke omfattet af Storebæltsaftalen, og rute 18 er en af dem, der ikke er omfattet af Storebæltsaftalen.

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Jeg har nu tre korte bemærkninger, først hr. Kaj Ikast og derefter hr. Ole Sohn.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg takker trafikministeren for svaret.

Det står nu helt klart både i Herningkredsen og andre steder, at man i regeringen ikke ønsker den motorvej, som statsministeren ellers havde lovet, for spørgsmålet, om det skulle være en motorvej eller en motortrafikvej har jo også været med i valgkampen. Men jeg kan altså nu forstå, at man ikke vil have en motorvej.

Men jeg har også læst punkt 6 i bemærkningerne, og det er derfor, jeg stiller spørgsmålet. For når vi tidligere har skrevet »motortrafikvej/motorvej« og arbejdet med den procedure, så var det, fordi det var i forberedelsesfasen. Og derfor vil jeg have det gjort meget klart, så vi alle sammen kan forstå det, at her står vi med noget, vi ikke ønsker udbygget i vores tid. Det er jo det, vi signalerer. Hvorimod alle de andre motorveje, også de nordjyske, startede de tidligere ordførere her i salen jo med at gå ind for skulle være motortrafikveje, og så er de senere blevet opgraderet til motorveje. Det er også sket på strækningerne mellem Århus og Randers og mellem Randers og Aalborg: De er bare

blevet løftet. Men det forstår jeg at man ikke vil her.

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Hr. Ole Sohn og derefter hr. Kristian Jensen.

(Kort bemærkning).

**Ole Sohn (SF):**

Jeg blev en smule overrasket før, da jeg hørte hr. Svend Heiselbergs argumentation, og jeg kom til at tænke på min søn, som somme tider kan være lidt forundret over, at når hans søster får en is, får han ikke en, der er lige så stor, for hr. Svend Heiselbergs argumentation var lidt i samme retning, da han sagde: Vi har også behov for at få en motorvej ovre i vores område, i det jyske, selv om det er lidt tyndere befolket.

Skal det forstås sådan, at motorvejsbyggerierne ikke skal anlægges ud fra de trafikale behov, men ud fra det synspunkt, at hvis man har en motorvej i et stærkt trafikeret område, har man også krav på at få en i et svagt trafikeret område, eller er det misforstået?

(Kort bemærkning).

**Kristian Jensen (V):**

Jeg vil gerne starte med at sige til trafikministeren, at vi naturligvis også har noteret os, at den nuværende ruteføring ligger inden for den korridor, der er godkendt til en motorvej længere fremme i tiden. Vi er bare kede af, at selve bygningen af motortrafikvejen ikke er forberedt til den.

Men i mit indlæg havde jeg faktisk et spørgsmål til trafikministeren, nemlig hvad med resten af rute 18, hvad med resten af udbygningen? Er det kun meningen, at Midt- og Vestjylland skal spises af med en motortrafikvej på hele strækningen? Eller passer det, jeg hørte i valgkampen i min kreds, Herningkredsen, hvor en vis Poul Rasmussen også er opstillet: at der blev lovet en motorvej til Midt- og Vestjylland?

Hvad er det, der passer? Er det valgløfterne, eller er det det, der er lagt op til fra trafikministeren?

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Det forholder sig jo rent faktisk sådan, at når vi tager både togtrafikken og brobyggeriet og det hele i betragtning, ligger de store investeringer dér, hvor den megen trafik er. For vi har vel

foretaget offentlige investeringer for noget i retning af 80 mia. kr., og de er jo næsten alle sammen foretaget omkring hovedstadsområdet.

Derfor må jeg sige, at i de tyndtbefolkede områder har vi selvfølgelig også behov for, at infrastrukturen er sådan, at erhvervslivet bliver tilgodeset, hvis vi skal regne med at have en erhvervsudvikling dér. Så derfor er det altså ikke lige meget, om vi bare skal have en gedefsti, eller hvad vi skal have derovre.

Og jeg vil også gerne sige til ministeren, at nok går lovforslaget her igennem ved førstebehandling i dag, men vi er altså ikke færdige med at tale om det. Det vil vi både komme til at tale om i udvalget og andre steder. Men vi skal have mange trafikaftaler igennem, og vi vil prøve at se på dem i et hele.

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Jeg kan ikke svare hr. Kristian Jensen nærmere end ved blot at konstatere, at vi på nuværende tidspunkt ikke har trafikprognoserne og dermed heller ikke beslutningsgrundlaget klar for de øvrige delstrækninger, som det vil blive tilfældet skal udbygges på rute 18.

På nuværende tidspunkt er det, der er klart, det, der nu er lagt frem i anlægslovforslaget, og senere vil de øvrige delstrækninger på området følge. Det samlede beslutningsgrundlag er ikke færdigt til at kunne være klar til en anlægslov, og dermed er der altså heller ikke fra regeringens side taget stilling til, hvilke typer veje der skal være tale om på de øvrige strækninger.

Jeg kan blot konstatere, at i forbindelse med omfartsvejen omkring Brande blev vi også enige om, at der skulle være tale om en motortrafikvej, og det er den, vi er i gang med at anlægge nu.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Anden næstformand (Henning Grove):**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**6) Første behandling af lovforslag nr. L 37: Forslag til lov om ændring af ophavsretsloven. (Databaser, digital eksemplarfremsættelse til undervisningsbrug m.v., gengivelse af kunstværker m.v.).**

Af kulturministeren (Elsebeth Gerner Nielsen). (Fremsat 26/3 98).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

**Lise Hækkerup (S):**

Baggrunden for forslaget, som skal ses som et led i regeringens samlede IT-politik, er den stadig hurtigere udvikling inden for informationsteknologien, og informationsteknologiens fremmarch har skabt et behov for en løbende justering af ophavsretslovgivningen. For lovgivningen må ikke virke hæmmende for den informationsteknologiske udvikling og skal samtidig beskytte ophavsmændene til diverse fremstillinger.

For Socialdemokratiet er det vigtigt, at der både tages hensyn til producenter og forbrugere. Det skal stadig være muligt at blive klogere via informationsteknologien, men det er vigtigt at beskytte producenternes rettigheder til det, som jo i sagens natur er deres eget produkt. Så vidt, så godt.

Jeg har bemærket, at hver gang ordet ophavsretslov kommer på tale, reagerer folk enten ved at smile sigende eller ved at sukke dybt. Og da jeg har forsøgt at sætte mig ind i det område, forstår jeg udmærket reaktionen, og af samme grund vil jeg holde mig til de overordnede linjer.

Da lovforslaget i det store og hele er en genfremsættelse, vil jeg desuden henvise til debatten om lovforslag nr. L 94, som fandt sted i december 1997.

Lovforslaget indeholder 4 hovedpunkter: en gennemførelse af et EU-databasedirektiv, en udvidelse af ordningerne vedrørende ophavsret ved eksemplarfremsættelse på erhvervs- og undervisningsområdet, en udvidelse af de gældende regler for gengivelse af værker i forbindelse med retssager og sager i administrative nævn og lignende til også at omfatte sagsbehandlinger i offentlige instanser i Folketingets regi og som det nye en aftaleordning for kunstnere, hvor der gives muligheder for, at den

enkelte kunstner kan forbyde gengivelse af egne værker, selv om vedkommende er omfattet af en aftalelicensordning.

Dette forslag vil betyde en styrkelse af kunstnernes rettigheder, og jeg kan kun bifalde en sådan styrkelse.

Vi har som bekendt forpligtet os til at gennemføre et EF-direktiv om beskyttelse af databaser, og direktivet indeholder to forskellige former for beskyttelse: for det første en egentlig ophavsretlig beskyttelse af databaser og for det andet en såkaldt sui generis-ret, som tjener til beskyttelse af værker, som ikke opfylder kravene til en egentlig ophavsretlig beskyttelse, men som repræsenterer en væsentlig arbejdsmæssig eller økonomisk investering.

Vi bør ikke tøve med at få indarbejdet dette direktiv, som vi rent faktisk havde forpligtet os til at gennemføre allerede pr. 1. januar 1998.

Men det er nok den nye licensordning, som har vakt størst interesse blandt de involverede parter, og der har været mange indvendinger imod forslaget. Og i det forestående udvalgsarbejde vil vi inddrage alle relevante indvendinger imod forslaget, men der er især én af indvendingerne, jeg vil fremhæve, og det er den, som er kommet fra de 380 kunstnere med Bjørn Nørgaard i spidsen. Og jeg vil herfra spørge ministeren, om det punkt 5, der står i bilag 3, så vidt jeg husker, ikke netop imødekommer de indvendinger.

Men jeg mener, at det må være tydeligt for enhver, at lovgivningen må justeres således, at den digitale kopiering ikke tager overhånd. Det skal dog ske på en måde, der tilgodeser alle de involverede parter.

Forslaget er helt i tråd med Socialdemokratiets ønske om at fremme ligestillingen mellem forskellige ophavsretlige medier. Med andre ord er det både nødvendigt og logisk at side stille digitale fremstillinger med papirfremstillinger. Og så vidt jeg er orienteret, har aftalelicensordningerne for fotokopiering i det store og hele fungeret til alles tilfredsstillelse, og derfor kan jeg ikke se, hvorfor en lignende ordning for digitale fremstillinger ikke skulle fungere lige så tilfredsstillende.

Socialdemokratiet ønsker ikke, at ophavsretsloven kommer til at virke som en hæmsko for den informationsteknologiske udvikling. Derfor må ophavsretsloven løbende justeres i takt med udviklingen. Men vi ønsker samtidig, at der opretholdes en balance mellem hensynet til forbruger og hensynet til producenten.