

de her tilfælde. Det er der ikke tal for overhovedet.

For det andet spørges der om tallene fra Sverige, efter at man har ophævet anonymiteten. Dertil kan jeg sige, at ved den lejlighed faldt antallet af donorer betragteligt. Jeg kan ikke på nuværende tidspunkt sige noget om det nuværende antal donorer, men det faldt altså ganske betydeligt, da man indførte det her. Der er ikke flere tal, jeg kan oplyse om, med hensyn til det her.

Så var der spørgsmålet, om amterne blev påtvunget en anvisning af IVF-behandling, og det kan jeg ikke på nuværende tidspunkt svare på, men vil gerne svare i udvalget eller i forbindelse med revision af loven. Jeg kan ikke på nuværende tidspunkt svare på det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslaget uden for betænkningen af Margrete Auken (SF) forkastedes, idet 18 stemte for, 103 imod; 1 stemte hverken for eller imod.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Anden 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. Første behandling 16/4 98. Betænkning 11/6 98).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen. Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslaget sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Lis Greibe (S):

Socialdemokratiet stemmer imod det stillede ændringsforslag om at bygge Ris-Ølholm-stykket af rute 18 som motorvej i stedet for motortrafikvej.

Nogle vil måske forsøge at udlægge dette som en betontung, ideologisk holdning, og jeg må derfor hellere skynde mig at udmelde, at vi ikke principielt er imod motorveje. Sagen er, at ingen saglige og gode grunde og argumenter taler for at vælge motorvejsløsningen frem for en motortrafikvejsløsning på Ris-Ølholm-strækningen ad rute 18.

Med en forventet årsdøgnstrafikbelastning på under 7.000 befinder vi os bestemt i et område, hvor det ville være totalt usagligt at anlægge en motorvej og dermed lægge passive 90 mio. kr. ekstra ud i landskabet uden dokumenteret behov. Først når hele rute 18 er udbygget, forventes et trafiktal på ca. 11.000, men da en motortrafikvej har en kapacitet på op til 15.000 årsdøgnsenheder, befinder vi os selv til den tid stadig ca. 35 pct. fra et tal, der overhovedet kunne tale for en motorvej.

Mange er tilsyneladende heller ikke klar over, at nye motortrafikveje anlægges med stort set samme standard som motorveje, dvs. med nødspor, tilslutningsanlæg, sideanlæg, alle skærende veje ført over eller under, facadeløs og med faunapassager, i modsætning til tidligere etablerede motortrafikveje. Næsten eneste forskel er den lavere hastighed, og at de normalt kun har én kørebane hver vej. De kan dog også anlægges med tre eller fire spor.

Vi skal naturligvis være fremadsynede. Det er vi imidlertid også via de fremlagte prognoser, der rækker et godt stykke hen i næste århundrede, og hvis der om årtier uforudset skulle vise sig en belastning på rute 18, der kræver en motorvejsløsning, har vi også taget højde for dette. Linjeføringen er fastlagt, således at det er muligt at udbygge motortrafikvejen til motorvej, og trafikministeren har i sit bebudede ændringsforslag om også at forberede de to overskæringsbroer til en fremtidig motorvejsløsning lagt op til en ekstra investering på 5 mio. kr. i en eventuel udbygning af rute 18.