

arbejdes i processen på en fornuftig måde. Hermed nedsættes også usikkerheden for de mennesker, der berøres af projektet. For disse mennesker indebærer kendte projektplaner et betydeligt indgreb i deres dispositionsmuligheder. Den uro, som projektplanerne skaber, ophører først endeligt, når anlægget gennemføres.

Der er efter regeringens opfattelse ingen rimelighed i at have projekter, som er vedtaget ved anlægslove, liggende i skuffen i årevis med den mulige konsekvens, at vi alligevel må til at ændre projektet mange år senere, når der er penge til gennemførelse af projektet.

Som et eksempel herpå kan jeg nævne diagonalvejen mellem Horsens og Give, som er vedtaget ved anlægslov i henholdsvis 1979 og 1987. Som bekendt er kun strækningen fra Horsens til den jyske motorvej, ganske få kilometer, endnu gennemført. Nyligt gennemførte miljøundersøgelser har imidlertid vist, at det bliver nødvendigt at ændre linjeføringen på væsentlige dele af strækningen i forhold til den, der blev forudsat ved anlægslovenes vedtagelse. Det er således også nødvendigt med en ny anlægslov, hvis anlægget skal gennemføres.

Med hensyn til vejplanerne i det midtjyske område, som jeg lovede at vende tilbage til, kan jeg oplyse, at vi nu intensiverer undersøgelsesarbejdet omkring midterstrækningen af rute 15, Bording-Låsby, strækningen omkring Silkeborg, med henblik på at finde en løsning, så vi undgår indgreb i de fredede områder. Der vil blive undersøgt løsninger i den såkaldte Gødvadlinje med tunnel under det fredede område samt løsninger i ringsvejslinjen gennem øen med overdækning og/eller støjskærme på de mest udsatte steder.

For så vidt angår rute 18 fra Holstebro over Herning til Vejle har regeringen som bebudet i Trafikplan 2005 arbejdet videre med linjeføringsalternativ A, der er det mest skånsomme over for naturen, og som samtidig har gode trafikale og samfundsøkonomiske effekter. Der er således nu gennemført miljøundersøgelser omkring Brande og af hele diagonalvejen, hvoraf strækningen Ølholm-Ris indgår i rute 18. Endvidere er undersøgt alternative linjeføringer omkring Herning.

Af øvrige projekter, som er anset for vigtige i Trafikplan 2005, vil regeringen særlig have opmærksomheden rettet mod rute 9, Odense-Svendborg, og rute 21, Holbæk-Vig.

Som jeg sagde indledningsvis, er regeringen indstillet på at vedstå de politiske aftaler, der er

indgået om færdiggørelsestidspunkt for de igangværende motorvejsanlæg i Jylland, men – som jeg tidligere har sagt – hvis der blandt aftalpartierne skulle være et hedt ønske om at få ændret prioriteringen til fordel for andre anlæg, så er regeringen naturligvis altid indstillet på at sætte sig ned med forligspartierne og drøfte en sådan ny politisk situation.

Forhandling

Svend Heiselberg (V):

Når vi har rejst denne forespørgsel, er det ikke for at drille regeringen, men alene i den hensigt at forsøge at få regeringen til at forstå, at vi ønsker at gå ind i en seriøs debat om, hvorledes vi løser fremtidens nødvendige planlægninger og trafikinvesteringer.

Eksempelvis er det jo således, at rammeaftalen for vejvedligeholdelsen på det overordnede net udløber i 1996. Derfor vil der også i den nærmeste fremtid være behov for at påbegynde forhandlinger om den fremtidige vejvedligeholdelse og investeringer.

I Trafikplan 2005 er der redegjort for den planlagte færdiggørelse af den store motorvej H med tilhørende fast forbindelse og tilslutningsveje, medens der formentlig først i 1996 vil blive truffet beslutning om den manglende forbindelse over Femer Bælt.

For en række af de i Trafikplan 2005 nævnte projekter, hvor der foreligger undersøgelser, er der endnu ikke truffet beslutning om igangsættelse for slet ikke at nævne prioriteringen heraf.

Hvis vi så forholder os til realiteterne, så siger prognosen jo, at den samlede persontransport vil stige med 17 pct. fra 1994 til 2005, under forudsætning af at der ikke vedtages politiske ændringer i forhold til, hvad vi kender i dag. Personbiltrafikken forventes at stige med 21 pct. fra 1994 til 2005. Denne stigning er det ikke urealistisk at forvente, da personbiltrafikken på blot fem år fra 1985 til 1990 er steget med 23 pct.

Nogle vil så påstå, at vi så må gribe ind med flere lokkemidler til den kollektive trafik, hvilket vil betyde større statstilskud. Det vil Venstre ikke være med til. Vi skal i stedet satse på, at bilparken bliver mere energiøkonomisk og miljøvenligere. Vi accepterer til fulde, at danske skatteborgere vil køre i personbil.

I dag foregår næsten to tredjedele af persontransporten i egen bil, 8 pct. på cykel og ca. 19 pct. i bus og tog, og vi må vel være enige om, at