

eller beskæftigelsesafdæmpende instrument. Det ville være helt økonomisk uansvarligt.

Så er der også andre sammenhængende hensyn, der skal tages. Vi kommer om et øjeblik til en debat – der jo afløser denne debat, der vel kan karakteriseres som en debat om, hvorvidt vi skal have flere veje – med den overskrift, at vi skal have et bedre miljø.

Miljøsammenhæng og trafikikkerhedssammenhæng er bestemt sammenhænge, som regeringen prioriterer højt. Jeg har tidligere sagt, at det er afgørende for regeringen, at der ikke slækkes på investeringerne til trafikikkerhed og miljøforanstaltninger. De beløb, der er afsat, som man kan se optrykt i finansloven, til investeringer i sortpletarbejde, skal fastholdes. De fortsætter uændret. De investeringer, der er afsat til cykelstier, fortsætter uændret. De investeringer, der er afsat til omfartsveje, fortsætter uændret. Der er altså tale om en politik, hvor vi har prøvet at prioritere omfartsveje, sortpletarbejde og cykelstier højt – og højere end før.

Hr. Arne Melchior har ret i, at man kan sige, at der ikke er nogen nyorientering i forhold til tidligere på den måde, at vi ikke har fundet på noget nyt, som aldrig har været opfundet før, men der er den nyorientering, at vi satser flere kræfter på trafikikkerhed og på miljø, end man har gjort i en årrække.

Hr. Tommy Dinesen fremhæver bl.a. sit eget dagsordensforslag og siger, at vi skal have bedre undersøgelser og vi skulle bede Transportrådet yderligere belyse de reelle miljøomkostninger inden igangsættelse af større vejprojekter.

Til det motiverede dagsordensforslag vil jeg gerne sige, at efter regeringens opfattelse er der grundige belysninger af de vejforslag, der fremsættes. Der er VVM-redegørelser, der er en grundig redegørelse for, hvad de betyder for CO₂-udledningen, trafikuheld, for aflastning af de veje, der bliver aflastet, når man bygger nye veje, og hvad de betyder af øget belastning på de eksisterende veje.

Efter min opfattelse er det overflødigt at sende kommende forslag til anlægslove en tur omkring Transportrådet. Man skal være opmærksom på, må jeg sige til hr. Tommy Dinesen, at Transportrådet jo har et projekt i gang, hvor det prøver at undersøge de forskellige transportformers miljøbelastning, altså undersøge, hvad miljøbelastningen er, når vi transporterer pr. lastbil, i forhold til når vi transporterer pr. skib, pr. fly eller pr. jernbane.

Jeg mener, at det, vi bør interessere os for, er det, der miljømæssigt set er interessant. Jeg mener ikke, at der kan tilføres ret meget ny viden i forbindelse med udbygning af motorvejsstrækningerne.

Der er også et dagsordensforslag fra Enhedslisten, der siger, at vi skal stoppe igangværende byggerier. Det er ikke regeringens politik. Vi vedstår de indgåede aftaler, og vi mener også, det er fornuftigt at fortsætte en fornuftigt takt i udbygningen af det overordnede vejnet. Det er også vores opfattelse, at der er en række vejprojekter, som er påtrængende i de kommende år.

Derfor har jeg netop bedt Vejdirektoratet undersøge vejstrækningen mellem Bording og Låsby med henblik på at finde alternative linjeføringsforslag, som kan indgå i debatten om, hvordan vi får løst opgaven med udbygning af vejstykket mellem Bording og Låsby, så der på et tidspunkt, hvor sagen er grundigt undersøgt, kan fremsættes et anlægsforslag i Folketinget herom.

Øvrige vejstrækninger, som har været nævnt i debatten, er vejstrækninger, som regeringen prioriterer. Det gælder også det, hr. Stefan Rasmussen spurgte om, nemlig for så vidt angår Brande omfartsvej. Der er det regeringens opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt snarest at fremsætte anlægslovsforslag om denne omfartsvej.

For så vidt angår hovedstadspakken, vil jeg gerne sige til hr. Stefan Rasmussen, at når den ikke blev til noget, skyldtes det jo, som hr. Stefan Rasmussen rigtigt sagde, at Københavns Amt sagde nej tak til sin del af pakken, og dets del af pakken var de amtskommunale vejstrækninger, og det, staten havde forpligtet sig til i hovedstadspakken, var naturligvis alene investeringer i de statslige vejstrækninger.

For så vidt angår de øvrige glimrende projekter, som også er nævnt i V's og K's dagsordensforslag, vil jeg gerne tilkendegive, at det er regeringens opfattelse, at disse vejstrækninger naturligvis også har høj prioritet, og vi skal på et passende tidspunkt gennemføre de fornødne undersøgelser, de fornødne forslag om projekteringslovgivning og senere anlægslovgivning, også for så vidt angår de vejstrækninger. Det er bl.a. derfor, at de har så fremtrædende en placering i regeringens »Trafik 2005«, hvor man selv kan slå op på den relevante side – jeg kan ikke huske sidenummeret på stående fod – og se, at det er projekter, som regeringen lægger vægt på, og som vi vil komme tilbage til på et passende tidspunkt.