

høj til ministeren, at DSB i sin sommerkøreplan 1999 bebuder at nedlægge stationerne i Tolne og Kvissel.

Ifølge brevet vil nedlæggelse af stationerne i Tolne og Kvissel føre til en væsentlig forringelse af den kollektive trafik i området.

Eftersom Tolne og Kvissel ligger i yderområdet af nettet, vurderes en fortsat betjening af Tolne og Kvissen med tog kun i ringe omfang at være til gene for de medrejsende.

Svar (6/11 98)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg kan oplyse, at DSB overfor mig har tilkendegivet, at standsningsstederne i Kvissel og Tolne ikke nedlægges.

DSB har i samarbejde med Nordjyllands Trafikselskab og de berørte kommuner haft drøftet et planforslag om en ændret togbetjening i Nordjylland, der udover en række fordele også indebærer den ulempe, at Kvissel og Tolne skulle nedlægges som standsningssteder.

DSB har imidlertid efterfølgende opstillet et køreplansalternativ, der rummer flere af de fordele, DSB ønsker at opnå, men som samtidig fastholder betjeningen af såvel Kvissel som Tolne.

Spm. nr. S 306

Til trafikministeren (29/10 98) af:

Karen Rønde (V):

»Hvad er begrundelsen for først at påbegynde miljøundersøgelser for en forlægning af rute 26 på strækningen Tilst – Svenstrup i år 2000/2001, og kan man være sikker på at undersøgelserne så også påbegyndes på ovennævnte tidspunkt, og hvor lang tid vil der gå fra undersøgelserne starter og til selve forlægningen påbegyndes?«

Svar (6/11 98)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Med brev af 28. august 1998 til Folketingets Trafikudvalg fremsendte jeg en skriftlig redegørelse for ikke-gennemførte statslige vej- og jernbaneprojekter projekteret i henhold til pro-

jekteringslove vedtaget før 1994. Heraf fremgik blandt andet, at en udbygning af rute 26 (projekteringsloven vedtaget i maj 1990) fortsat indgår i statens vejplaner, at det er hensigten at gennemføre miljøundersøgelser af delstrækninger i takt med udbygningsbehovet og de økonomiske muligheder for at gennemføre udbygningen, og at det er hensigten at påbegynde miljøundersøgelser af strækningen Tilst – Svenstrup, hvor udbygningsbehovet anses for størst, i 2000/2001.

Efter min opfattelse er det væsentligt så vidt muligt at sikre en snæver tidsmæssig sammenhæng mellem de økonomiske muligheder for at realisere et givet anlæg, den politiske beslutning om anlægget og dets udformning samt de forudgående undersøgelser af konsekvenserne ved de forskellige anlægsalternativer.

Jeg mener nemlig, at man skylder de borgere, der vil blive berørt af et fremtidigt vejanlæg, at de ikke i længere tid end højst nødvendigt skal leve med den usikkerhed, der desværre ofte bliver resultatet af, at planerne om et nyt vejanlæg begynder at tage mere konkret form.

Miljøundersøgelserne kan normalt forventes at vare 1-2 år.

Når det er hensigten først at påbegynde undersøgelserne for en udbygning af strækningen Tilst – Svenstrup i 2000/2001, skyldes det, at de igangværende anlægsarbejder lægger beslag på stort set alle anlægsmidler frem til dette tidspunkt. Således som den overordnede nationaløkonomiske situation tegner sig for tiden, finder jeg, at der desværre ikke er udsigt til at kunne realisere udbygningen, før vi kommer et stykke ind i det nye årti.

Spm. nr. S 307

Til trafikministeren (29/10 98) af:

Karen Rønde (V):

»Hvis der på den kommende finanslov afsættes midler til en rådighedspulje, der kan muliggøre en positiv indsats for at sænke trafikens hastighed gennem byerne, hvor stor er chancen så for, at nogle af disse midler kommer borgerne i Hammel Kommune til gode, og i så fald hvornår regner man med at kunne påbegynde strækningssombygninger i Hammel Kommune – nærmere bestemt i de byer – der er beliggende ved hovedvejen?«