

[Sonja Mikkelsen]

der er også større chance for, at beskæftigelsen bliver rent dansk, ved små anlæg end ved store, og desuden kan de sættes hurtigere i værk. Trafikministeren prioriterer nu, om hans teknikere skal bruge kræfterne på at projektere veje, der alligevel ikke i dag er et tilstrækkeligt antal biler til, og som derfor ikke skal bygges foreløbig – altså veje, som mest er fugle på taget – eller de skal projektere vejanlæg og andre anlæg, der er behov for at realisere i nær fremtid, og som forholdsvis hurtigt kan løse nogle problemer med trafiksikkerhed, fremkommelighed og miljø. Trafikministeren vil mest koncentrere arbejdet om det sidste, og det er Socialdemokratiet enig i.

Jeg håber, at det bliver muligt at sikre et højt investeringsniveau på trafikområdet i de kommende år, når vi ikke længere er bundet af finanslovaftalen med Venstre og De Konservative, vel at mærke trafikinvesteringer for hele landet, der indbyrdes er prioriteret ud fra den helt overordnede politik i regeringsgrundlaget.

På finansloven for 1993 står der 100 mio. kr. til de jyske tværveje, og så er der aftalt 100 mio. kr. yderligere i de næste 3 år, altså i alt 400 mio. kr., men anlægsloven koster en lille milliard, så der vil også i årene fremover blive behov for penge til de projekter, vi her vedtager.

I Socialdemokratiet er vi tilfredse med, at anlægslovforslaget fra trafikministeren ophæver projekteringsloven for rute 18, for de to alternative ruter C og A/B, sådan at hele det midtjyske område nord-syd-forbindelser kan vurderes igen. Så vil den kommende prioritering vise, om det er bedst nu at bygge de omfartsveje, som der i mange år har været behov for ved f.eks. Brande og Nørre Snede, eller alene at planlægge en motorvej fra Holstebro og sydpå til gennemførelse senere. Det er altså ikke et enten-eller; prioriteringen vil vise, om der skal være tale om et både-og.

Desuden er vi i Socialdemokratiet vældig tilfredse med, at den tredje strækning på rute 15, passagen af Silkeborg-Gudenåen, nu skal vurderes igen. Vi vil under ingen omstændigheder acceptere, at Folketinget på forhånd beslutter sig til bare at lovgive om det, såfremt en kendelse går imod en ophævelse af fredningen af passagen nord om Silkeborg, og det er reelt det, der står i det tidligere regeringsforslag nr. L 167, som Venstre og De Konservative har

ønsket opretholdt, men som den nye regering har taget afstand fra.

Der er et lille problem i forbindelse med vejindføringen i Århus, hvor det er nødvendigt at reducere trafikken ind ad Silkeborgvej. Det kan lade sig gøre, og jeg ved, at Århus Byråd er ved at lægge sidste hånd på et forslag til, hvordan problemerne kan løses. Jeg er derfor glad for bemærkningerne i lovforslaget om dette punkt, der giver løfte om trafikministerens imødekommenhed.

De 100 mio. kr., jeg lige nævnte, er naturligvis ikke de eneste penge til vejanlæg på finansloven for 1993. Der er derudover 730 mio. kr. til allerede besluttede og delvis igangsatte motorveje og til andre vejinvesteringer – det gælder f.eks. arbejdet med sorte pletter, omfartsveje og miljøprioriterede gennemfarter og cykelstier – hvortil kommer en god milliard kroner til drift og vedligeholdelse. I alt blev der afsat ekstra 370 mio. kr. på finanslov 1993 i kraft af den aftale, bl.a. Socialdemokratiet indgik med den daværende borgerlige regering, og altså mere, end den oprindelig havde tænkt sig.

Uden disse ekstra penge havde der ikke været en krone til at begynde på de midtjyske tværveje uanset anlægslove eller ej, og så er det ynkeligt i dag at overvære spørgsmålene fra Venstre og De Konservative om forsinkelser.

Kendetegnet for de skiftende Schlüterregninger er, at der løbende er sket reduktioner i anlægsomfanget, således at anlægsaktiviteten slet ikke har stået mål med ambitionsniveauet i lovgivningen eller behovet for f.eks. trafiksikkerhedsmæssige indsatser. De borgerlige trafikministre har mere været optaget af at lave planer og give løfter end af at realisere planerne og imødekomme løfterne; der har ikke været en tilstrækkelig økonomisk vilje.

Nu har vi endelig en regering, som har vilje til at skabe sammenhæng mellem anlægslove og anlægsinvesteringer. Det giver større klarhed og gennemskuelighed, og det er ikke mindst hensynfuldt over for de borgere, som bliver udsat for at få deres ejendom eksproprieret eller deres baghave gennemskåret af et vejanlæg eller en ny jernbane. Der bliver altså nu lavet en samlet trafikplan for de fremtidige investeringer i alle transportformerne. Det er næsten en imødekomelse af Socialistisk Folkepartis forslag, nr. B 57, som vi jo også har til