

[Aagaard]

af regeringspartierne ordførere ønskede at se projektet i sin helhed, men at fru Inger Stilling Pedersen mente, at der var tid til at foretage en nærmere undersøgelse af problemerne i forbindelse med midterdelen af projektet på A 15. Det har vi fuld forståelse for, men jeg beder blot fru Inger Stilling Pedersen overveje, hvor lang tid man kan give sådanne undersøgelser med den usikkerhed, der hersker.

Jeg er enig i, at der kan være mange løsningsmodeller, men de borgere, som er omfattet af den usikkerhed – og det er altså over en strækning på 30-35 km – bør man også give et svar på, hvornår de kan forvente at Folketinget mander sig op til at træffe beslutning også for dette område.

(Kort bemærkning).

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Det kan jeg da svare kort på. Jeg mener, man må gå i gang snarest muligt.

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Indledningsvis vil jeg svare hr. Flemming Hansen, selv om han ikke er til stede i salen, på det spørgsmål, jeg fik om, hvorvidt jeg mente til Kolding eller Trekantområdet eller sydpå. Jeg mener, at det er trafikområdet fra Herning i nord og til Esbjerg, Koldingvejen i syd, der nu undersøges nærmere og forbindes med den trafikhandlingsplan, som regeringen kommer med. Så har jeg svaret, og så har jeg undskyldt et måske forkert udtryk i mit indlæg.

Dernæst vil jeg sige, at jeg synes, det er beskæmmende, navnlig for det tidligere regeringsbærende parti, De Konservative, og det parti, som også igennem de senere år har beklædt trafikministerposten, at man i den grad giver en forvredet udlægning af det nuværende regeringsforslag, som i og for sig er meget enkelt, men mangler en enkelt ting i forhold til regeringens oplæg med hensyn til rute 18, og hvor vi i spørgetiden onsdag efter onsdag og i korte indlæg her i salen i dag oplever, at man vil have garantier for, at den ikke bliver forsinket, men hvor de samme mange trafikpolitiske ordførere ikke kan svare på, hvad det er den skulle blive forsinket i forhold til. Hvis vi vidste, hvad det er for en tidsplan, som hr. Ikast, tidligere trafikminister, og De Konservative har for rute 18, ville vi kunne svare – og det ved De Konservative godt – at den ikke bliver forsinket.

Jeg synes, det er beskæmmende at opleve, at konservative politikere her én efter én står op og afkræver trafikministeren og regeringen et svar på motorvejen, et svar på H-løsningen, og efter at vi har oplevet, at den tidligere statsminister har tilkendegivet over for offentligheden, at regeringen gik ind for H-løsningen, her at konstatere, at hverken De Konservative eller Venstre i deres grupper har besluttet sig for den løsning, man vælger. Jeg synes, det har gjort den debat hul fra allerførste dag, og jeg synes, det er beskæmmende, at et tidligere regeringsbærende parti og et parti, der i de seneste år har båret trafikministerposten, har kørt et sådant sololøb uden andet reelt indhold i debatten end at gå efter overskrifter.

Dernæst vil jeg sige tak til de ordførere – og det er i første omgang naturligvis regeringspartierne – som har givet tilslutning til regeringens forslag. Jeg synes faktisk, at regeringspartierne har argumenteret selvstændigt og fornuftigt for de bevæggrunde, der har været for de enkelte regeringspartier til at træffe beslutning. Det vil jeg gerne kvittere for og sige tak for. Også for den tillid, jeg har mødt i arbejdet.

Jeg finder egentlig også anledning til at kvittere over for SF og også over for Fremskridtspartiet. SF, fordi de både i deres beslutningsforslag og i deres holdninger, som hr. Bilgrav-Nielsen også var inde på, meget stærkt tilkendegav ønsket om at få en fornuftig trafikplanlægning, hvorefter de trafikpolitiske beslutninger kan foregå for fremtiden, og hvorefter samfundet kan bruge sine ressourcer på infrastrukturen på en fremtidsrettet måde.

Overraskende nok var det også hr. Ernst B. Schmidts melding med hensyn til trafikplanlægning. Hr. Ernst B. Schmidt har ret i, at det nu må være slut med de forhåndenværende søms princip. Flere af indledderne har også været inde på andre motorvejs- og trafikstrækninger; specielt er nævnt Odense-Svendborg som et område.

Hvad er det for en politik, at man ikke tør lade de forskellige vejprojekter, de forskellige regioner, de forskellige problemer med trafikafviklingen måle sig i forhold til hinanden, inden vi foretager investeringen?

Hvorfor skal vi løbes over ende med en beslutning, vi ikke har truffet, men agter at træffe i forbindelse med en fornuftig trafikplanlægning? Det er jo virkeligheden, det, der har