

[Tommy Dinesen]

ning på for milliarder af kroner. Det er jo det, det drejer sig om. Det er milliarder, man godt kan bruge til at asfaltere hele Jylland med.

Det synes jeg taler meget for sig selv, og jeg håber, debatten fortsætter. Så må vi jo se, om navneskiftet også kommer på et eller andet tidspunkt.

Sonja Mikkelsen (S):

For en måned siden fik Danmark en ny regering dannet på et regeringsgrundlag, der helt overordnet ligestiller miljøhensynet og de økonomiske hensyn, og det afspejler sig allerede i lovgivningen. Det er vi i Socialdemokratiet meget glade for.

I regeringsgrundlaget står der, at miljøhensynet skal indgå i alle politiske initiativer, hvor det er relevant, og at investeringsprogrammer skal miljøvurderes. Ved planlægning og gennemførelse af offentlige anlæg er udgangspunktet, at fredninger respekteres, og at der skal tages hensyn til naturværdier. Der skal gøres en ekstra indsats for at afhjælpe miljøstøj og andre gener for beboerne ved gennemførelse af større trafikprojekter, og jeg kan tilføje, at det selvfølgelig gælder, uanset om der er tale om veje eller jernbaner.

Det er altså den overordnede målsætning, som regeringspartierne selv har opstillet, og derfor er det også helt rigtigt, at den nye trafikminister med lovforslag nr. L 180 begrænser sig til at lave en anlægslov for de dele af de jyske tværveje, som det er aftalt skal gennemføres, og som der også er gode argumenter for at gennemføre.

Ved anlæg af veje spiller trafiksikkerheden og fremkommeligheden naturligvis en helt central rolle, men også hensynet til naturen, røg, støj og møg tæller nu, og derfor er Socialdemokratiet enig med trafikministeren i, at der alene skal laves en anlægslov for de strækninger på rute 15 mellem Århus og Herning, der ikke er tvivl om, og for den omfartsvej ved Rødkærsgade, der er et stort behov for. Foreløbig er der heller ikke penge til at sætte mere i værk, og det har der i øvrigt aldrig været i de borgerlige regeringers levetid.

Det er vigtigt, at vore trafikinvesteringer giver os så meget som muligt for pengene, hvad angår både trafiksikkerhed, fremkommelighed og miljø, og derfor skal investeringer i veje også ses i sammenhæng med muligheder-

ne for at øge transportarbejdet på jernbane og skib.

Der er næppe nogen, der har en illusion om, at jernbaner kan konkurrere med lastbiler på de korte strækninger, men på de lange strækninger er det absolut en opgave at sikre, at godset transporteres på de mest miljøvenlige transportmåder: tog og skib, og det er specielt relevant for det gods, der skal ud i Europa. De tyske motorvejsnet er efterhånden så belastede, at der ofte er lange køer, og alene af den grund ville det være en fordel for mange danske virksomheder at få deres gods transporteret via jernbane, naturligvis under forudsætning af, at jernbanetilbudet er attraktivt, dvs. at pris og kvalitet er rigtige, altså tog til tiden også for gods.

Skib er absolut også en brugbar transportform. Der er måske nok nogen tilbøjelighed til at tro, at det kun er Danmark, der har meget vand og mange havne, men Europa gennemskæres jo på kryds og tværs af floder og kanaler, der gør det muligt at transportere gods over store strækninger med skib. Det kan godt være, at det kræver, at vi udvikler en ny skibstype, en mindre coaster, der er egnet til både sejlads ved kysterne og sejlads på de indre vandveje i Europa, men det ville være et udmærket industrielt udviklingsprojekt, som kunne tilgodese både beskæftigelsen på skibsværfterne og en fortsat udvikling af vore havne.

Hvis vi et øjeblik foretog det tankeeksperiment, at vi bestemte os for at bruge et antal milliarder kroner til investeringer i jernbaner, togmateriel, udvikling af vore havne og måske en ny skibstype, er jeg faktisk sikker på, at vi ville få en hel del for pengene med hensyn til trafiksikkerhed, fremkommelighed og miljøbeskyttelse, fordi tog og skib ville blive et attraktivt alternativ, når der var tale om godstransport over store afstande. Det er også det perspektiv, EF tegner for transporten af gods i fremtiden, og det, den nye trafikinvesteringsplan skal lægges efter. I øjeblikket ved vi ikke ret meget om, hvor vi bedst investerer en krone på trafikområdet, men det håber jeg det nye transportråd kan hjælpe med.

Men vi ved lidt om, hvad vejinvesteringer betyder for beskæftigelsen. Der er mere beskæftigelse i at lave mindre vejanlæg, f.eks. omfartsveje, end i store motorvejsprojekter,