

[Svend Erik Hovmand]

kunne nævne færdiggørelsen af Farølinjen og flere andre – men det er da kolossalt vigtigt, at vi her satser på at løse nogle helt oplagte trafikale problemer både ud fra erhvervsmæssige synspunkter, ud fra miljømæssige synspunkter, ud fra sikkerhedsmæssige synspunkter, ud fra black spot-undersøgelser osv.

Der indgår utrolig mange vurderinger i disse vejforbindelser, og vi har altså den grundlæggende opfattelse, at vi har prioriteret vejbyggeriet for lavt her i landet i forhold til de behov, jeg netop har remset op.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hr. Svend Erik Hovmand siger, at man har prioriteret vejbyggeriet for lavt. Nu er det ikke for at få den evindelige diskussion, som de borgerlige gerne rejser på dette område, men jeg har siddet og skrevet en artikel i dag, og der har jeg prøvet at regne lidt på, hvad man har investeret i veje, efter at man har bygget de faste forbindelser.

Og tager vi dem alle sammen med, så er der i hvert fald – hvis vi tager det midtjyske, så vil f.eks. Ebeltoft også gerne have noget; vi var nogle, der var deroppe i sidste uge – med baggrund i Storebæltsforbindelsen vejbyggerier for 7-8 mia. kr. Og hvis man begynder at regne på, hvad DSB har fået af anlægsarbejder, så har de fået to ting: De har fået en jernbanestrækning på 5 km ved Taulov, og de har fået for, jeg tror det er 500 mio. kr. – eller er det 300 mio. kr., jeg kan ikke huske det – i Sønderjylland til dobbeltsporet.

Så tager man og sammenholder de to ting, er det jo i hvert fald bilisterne i det her land, der er blevet prioriteret betydeligt højere end nogen som helst andre. Det er et faktum.

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Det var dog en vældig selverkendelse, hr. Svend Erik Hovmand er i besiddelse af. Det er ikke hver dag, man hører en sådan erkendelse fra en tidligere minister i Schlüters seneste regering af, at her har man altså prioriteret for lavt – og jeg vil tilføje, at man nok også har prioriteret forkert, for denne type vejanlæg er jo ikke rigtig blevet lavet, mens vi havde Schlüterregeringerne.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg vil gerne sige til hr. Tommy Dinesen, at jeg synes, det er for lidt, vi bruger. Når bilerne betaler 20,5-21 mia. kr. i afgifter om året, synes jeg, det er for lidt, at vi bruger 6-7 mia. kr. til byggeri, når der er så store mangler rundt omkring.

Og nu vil man til at opkræve endnu større afgifter for bilerne. Så mener jeg også, man skal kunne give bilisterne den service, der virkelig er behov for. Inden et år er vi jo i gang med at tage betaling for kørsel på vores overordnede vejnet for lastbiler. Jamen så må det da også være udbygget. Så kan man da ikke præstere en Helsingørmotorvej, som på to tidspunkter på dagen ikke kan benyttes, fordi man holder i kø. Så må man da også være villig til at bevilge pengene til den udbygning, som jo egentlig var aftalt. Det er det, jeg ikke kan forstå.

Det er ikke, fordi jeg er imod disse her tre veje. Jeg synes, det er tre gode steder, man har valgt ud; men jeg kunne godt vælge tre andre steder ud, hvor behovet var lige så stort eller måske større. Men når vi nu ikke kan få flere penge til rådighed, så er det, jeg siger, at vi må være meget kreative omkring, hvad vi vælger.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Nu skal dette selvfølgelig ikke udvikle sig til en større trafikpolitisk debat, men lad mig sige til hr. Tommy Dinesen og fru Sonja Mikkelsen – og jeg skal i en parentes gøre opmærksom på, at der jo dengang var tale om en mindretalsregering til forskel fra den nuværende – at jeg er sikker på, at det ikke er forbigået hr. Tommy Dinesens opmærksomhed, at transportarbejdet først og fremmest ligger på bilerne her i landet. Det er vel omkring 90 pct. af transportarbejdet, der udføres med biler, og hvis man ønsker at tilgodese sikkerheden, og hvis man ønsker at tilgodese miljøet, så er det altså vigtigt, at man ikke får kødannelse, at man ikke får trafikpropper i vores bysamfund, at man sikrer, at der er motorvejsforbindelser, der er i stand til at løse de opgaver, de skal løse – for det er en langt sikrere trafikform end nogen som helst anden, ulykkesfrekvensen er væsentlig lavere – og at man i det hele taget tager