

den fornøjelse at køre i personbil skæpper godt i statskassen, idet motorkøretøjsafgifterne indbringer 17 mia. kr. og benzinafgiften 6 mia. kr. Skulle Danmarks Naturfredningsforenings ledelse få deres ønske opfyldt, så skal vi jo opleve – med den henvendelse, som de har sendt forud for debatten her i dag til trafikordførerne – at benzinpriserne skal op på 17 kr. pr. l i 2005, og at kørselsfradragene gradvis skal afskaffes.

Jeg nævner det blot, for at de, der betaler kontingent til Danmarks Naturfredningsforening, kan vide, hvad det er for politisk lobbyarbejde, den venstreorienterede ledelse i Danmarks Naturfredningsforening foretager. Jeg vil anbefale, at de, som er medlem af Danmarks Naturfredningsforening, melder sig ud, i hvert fald hvis de er uenige i foreningens ledelses synspunkter og politik.

I Venstre mener vi bl.a. af hensyn til personskadeuheldene, at det er vigtigt, at vi får udbygget vores motorveje og omfartsveje. Hvert eneste uheld betyder menneskelige lidelser og tragedier, og ifølge Vejdirektoratets beregninger koster et uheld med personskade næsten 1,2 mio. kr. Hvert år kunne der spares mellem 5 og 7 dræbte eller kvæstede personer for hver 10 km ny motorvej, der bliver anlagt.

Derfor synes vi også, at det er stærkt kritisabelt, når ministeren her i dag tager afstand fra yderligere motorvejsinvesteringer. Ja, man skulle næsten tro, at der var indgået en alliance med SF på området her. At de har det med De Radikale, det ved vi jo.

Vi finder det også urimeligt, at vi ikke beslutter os for at gennemføre nogle af de mest påkrævede omfartsveje eksempelvis færgevejen gennem Ebeltoft og videre mod Rønde og Århus, hvor det nu nærmest grænser til trafikchaos. Det er helt uantageligt, at vi ikke forsøger at løse dette problem.

Som det fremgår af debatten her i dag, af indlægget fra ministeren og af den dagsordensforslag, som vi vil komme med, ønsker vi, at der bliver taget fat på de mange problemer, der er. Jeg skal lade være med at gentage strømmen af argumenter, som jeg tror der vil komme for udbygning af vores motorvejsnet her i Danmark.

Jeg håber og tror, at der er flere, der vil deltage i debatten og fortælle om, hvor nødvendigt det er, at man får fremmet nogle af investeringerne. Og jeg vil sige stille og upolemisk til regeringen: Lad os nu i fællesskab forsøge at få sat mere gang i vejudbygningen!

Jeg vil også nævne et område, som vi ved er meget påkrævet. Det er, at vi er opmærksom på, at i hovedstadsområdet er der store problemer med Frederikssundsvejen, som påstås at være landets mest trafikførende vej.

Regeringen må erkende, at på samme måde som når den skal lave finanslov, postlov, DSB-aftale, strukturændringer i DSB osv., kan den kun lave det, hvis V og K er med; men den skal vide, at vi ikke lader os spise af med det, der passer bedst til SF og ligesindede partier, når det drejer sig om trafikinvesteringer. Det er en alvorlig sag, ikke mindst for dansk erhvervsliv, hvis infrastrukturen ikke er i orden. Vi traf i enighed beslutning om de faste forbindelser over Øresund og Storebælt, og den samme kreds skal formentlig træffe beslutning om en forbindelse over Femer Bælt.

Regeringen har i Trafik 2005 nævnt en lang række vejinvesteringer, som skal foretages, og dem er vi alle enige i. Men nu ønsker vi en prioritering.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg har to korte spørgsmål til Venstre: Har Venstre andre forslag til løsning af problemerne med CO₂-udledning end forventninger om kommende opfindelser, eller regner man med at være afgået ved døden, inden problemerne for alvor kommer på dagsordenen? Og det andet spørgsmål: Hvor stor en del af Danmarks areal ønsker Venstre asfalteret? 10, 15 eller 20 pct.?

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Ordføreren for forespørgerne, hr. Svend Heiselberg, sagde, at han havde hørt ministeren sige, at han satte stop for nyinvesteringer i motorveje. Eftersom hr. Svend Heiselberg har påtaget sig dette ordførerskab, må han jo nok kunne huske 10 minutter tilbage, og jeg vil derfor bede hr. Svend Heiselberg komme herop og efter sin fine og bedste hukommelse gentage, hvad det var, ministeren sagde, og som hr. Heiselberg forstod på den måde.

Både jeg, og jeg tør næste sige alle vi andre, hørte det modsatte: Trafikministeren sagde udtrykkelig, at han og regeringen ikke ville være med til at gøre motorvejene til hadeprojekter. Han sagde udtrykkelig, hvor betydningsfulde de er rent trafikikkerhedsmæssigt. Han sagde også, at han gerne ville diskutere med oppositionen, om der skulle være andre prioriteringer.