

billig undskyldning for at forsøge at bilde vores nordjyske venner ind, at man bare kan lade være med at stemme for noget, der vil være til gavn for dem og for området.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Jeg vil godt sige til hr. Risgaard Knudsen, at problemet er, at den tidligere mandatfordeling i Folketinget har givet flertal for motorvejsinvesteringer efter geografi og ikke efter transportmængde og rentabilitet, og derfor er det vigtigt, at dette dagsordensforslag bliver vedtaget. Vi har vurderet ud fra saglige hensyn, hvor der var behov for trafikinvesteringer i fremtiden.

Til hr. Tommy Dinesen vil jeg godt sige, at der er rapporter, der viser, at vejene støtter erhvervsudviklingen. Vejdirektoratet har for nylig udgivet en rapport, der viser, at langs de jyske motorveje bliver der etableret virksomheder, der kommer nye job, og der kommer nyinvesteringer. Det er netop det, der er behov for i mange af de områder, vi nævner i vores dagsordensforslag.

Formanden:

Fru Jette Gottlieb har ordet, dernæst er det hr. Tommy Dinesen, og så må vi snart over i ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Enhver diskussion om trafik har jo altid to sider, og jeg stillede et spørgsmål til Venstre, som de glemte at svare på, og derfor vil jeg stille det igen: Har Venstre noget som helst forslag til løsning af problemerne med CO₂-udledning? Har de noget som helst andre forslag end forventninger om kommende opfindelser? Og det andet spørgsmål: Hvor stor en del af Danmarks areal ønsker Venstre asfalteret? Er det 10 pct., 15 pct. eller 20 pct.?

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det sidste kan jeg svare på. Det er Venstres politik på området at asfaltere det hele.

Med hensyn til hr. Brian Mikkelsens bemærkning vil jeg godt sige, at jeg bare kom med et par eksempler på, hvor vejene har eksisteret, og virksomhederne først er kommet senere. Væksten i Danmark er rent ud sagt kommet på den måde, f.eks. i Herning, som jo er det store vækstområde i Jylland. Og så er der sket det, at

man mangler nogle veje, og så kommer kravet om, at man skal have nogle veje.

Men ellers er det ikke bevist. Ved Kalundborg er der f.eks. en firesporet motorvej, der hedder Skovvejen, og som er en del af vejen til Kalundborg. Den har aldrig givet nogen nye virksomheder. Og sådan kan man blive ved. Har f.eks. Langelandsbroen, som også er en vejbro, givet nye virksomheder? Nej, svin slagteriet flyttede med det samme; da Langelandsbroen var færdig, og det var den største virksomhed derovre. Selv på Lolland-Falster spørger man, om Storstrømsbroen har givet nye virksomheder; det har den ikke, det kan i hvert fald ikke bevises. Og sådan kan man tage alle eksemplerne op. Måske kan man finde et enkelt eksempel på det – det vil jeg dog ikke helt afvise – men veje giver ikke vækst i sig selv.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Jeg bliver nødt til at sige til hr. Tommy Dinesen, at Vejdirektoratet undersøgte disse ting for et par år siden, og en udførlig rapport viste, at forbedrede veje er et af de midler, som kan understøtte en erhvervsudviklingsproces. Bedre veje vil gennem samarbejde med nye virksomheder nedsætte transportomkostningerne og levetidsomkostninger og desuden betyde lettere adgang til øgede investeringer, og motorveje skaber arbejdspladser. Det kan vi se i Sønderjylland, og vi vil også komme til at se det i Nordvestjylland og Nordvestsjælland, når der kommer motorveje. Der er etableret nye virksomheder langs de jyske motorveje, og dermed er der også kommet mange nye job. Det viser alle eksemplerne fra Jylland.

Poul Andersen (S):

Jeg vil gerne takke ministeren for en meget fyldestgørende udredning af status for vej-situationen i Danmark.

Jeg vil gerne understrege, at for Socialdemokratiet er infrastrukturelle udbygninger og forbedringer i høj grad også knyttet til den generelle trafikikkerhed, hvor bl.a. cyklisternes sikkerhed er central. Beskæftigelsen og ikke mindst miljøet skal indgå i vejnetsdebatten, som også skal inddrage tiltag mod støj, luftforurening og andre gener.

Socialdemokratiet mener, at Trafik 2005 i høj grad kombinerer og opfylder de forskellige behov og krav, vi i et moderne samfund nødvendigvis må stille i trafikspørgsmål. For Social-