

Til allersidst vil jeg sige til hr. Stefan G. Rasmussen: Pengene! Det er vigtigt for Det Radikale Venstre, og det er faktisk også vigtigt for regeringen, at pengene ikke fosser ud af kassen. De trafikinvesteringer, der er lagt op til her, er i milliardklassen, og dem er der overhovedet ikke penge til på nuværende tidspunkt - hvad jeg ikke skal beklage.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Hr. Stefan G. Rasmussen rejste det spørgsmål, om SF var imod vækst. Vi er ikke imod vækst, men vi vil i hvert fald godt have den styret, og vi vil også godt se, hvor meget den forurener. Det tror jeg de fleste er klar over.

Her vil jeg så godt komme med et eksempel på, hvilken vækst vi i hvert fald er imod. Jeg har omtalt hr. Jens Jørgensen, der er miljøpolitisk ordfører for De Konservative og borgmester i Slagelse. Han skrev i Jyllands-Posten i anledning af, at Jyllands-Posten havde lavet en stor konference, at nu skulle Storebæltsbroen jo være gratis og alt det dér dyre gas, og her skriver hr. Jens Jørgensen, at det er for dårligt, hvis man skal betale for at køre over. Så kommer der kun 13.000 biler over om dagen, men bliver den fri, så kommer der 36.000 biler over om dagen på Storebæltsforbindelsen.

Det er dér, vi siger, at der i hvert fald bør være grænser for vækst, og der vil vi overhovedet ikke være med. Det skal der ikke være nogen tvivl om. Jeg kan ærligt talt ikke se, at det skulle være nogen fordel for noget som helst, at man fik en fordobling af trafikken. Så kunne man i hvert fald begynde at bruge gasmasker for at være på vejene både i Vestsjællands og i Fyns Amt.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Først til fru Vibeke Peschardt: Jeg kan godt forstå, at hun blev glad for hr. Stefan G. Rasmussens tale. Det kan jo blive småt for enhver. Jeg kan forstå, at De Radikale søger efter enhver opmuntring, de kan finde i den her debat, og så er det godt at blive beskyldt for at lave noget radikal trafikpolitik. Ja, jeg kan næsten ikke få øje på den.

Jeg vil så sige til hr. Stefan G. Rasmussen, at det, jeg havde fat i forleden dag, jo ikke var Schlüterregeringens gerninger. De var altså ikke bedre end denne her regerings; de var heller ikke værre, men de var ikke bedre. Men det var

Vejdirektoratet, der faktisk havde nogle bedre folk på det tidspunkt.

Vejdirektoratet lavede en rapport om Helsingørmotorvejen i 1987, som er et meget søbert stykke arbejde, og hvor man gennemgår, hvad der vil ske, hvis man lægger et ekstra motorvejsspor på, som De Radikale nu har støttet. Og der siger de, at hvis det bliver brugt til andet end en busbane, så er det meget, meget negativt for både miljø og trafikafvikling. Dette sagde Vejdirektoratet i 1987, hvorimod de i 1993 under den nuværende regering har nogle underlige betragtninger om, hvorvidt sådan en ekstra busbane på bare 7 km kan batte noget som helst. Det tyder altså ikke på, at intelligensen har holdt niveauet. Moralen i Vejdirektoratet har det ikke, og intelligensen er tydeligvis også raslet ned under den nuværende regering.

Jeg vil gerne give den forrige regering æren for at have bedre folk i Vejdirektoratet, men så vil jeg altså ikke give den mere ære end det. Det er til gengæld meget skamfuldt for den nuværende, at man ikke sørger for at have dygtige folk.

(Kort bemærkning).

**Poul Erik Dyrlund (S):**

Nu har vi jo hørt både Venstres og De Konservatives ordførertaler i debatten i dag. Det får mig egentlig til at tænke tilbage til december måned 1993, hvor vi jo fik trafikhandlingsplanen her i Folketinget.

I et af afsnittene i den trafikhandlingsplan lægger man op til en nyorientering af vejinvesteringerne, og i et enkelt afsnit er det sådan, at regeringen lægger op til, at man kan forhandle om eventuelle omprioriteringer af de i øvrigt planlagte vejstrækninger.

Disse bemærkninger i trafikhandlingsplanen gav anledning til megen vrede i både Venstre og Det Konservative Folkeparti - så megen vrede, at vi fik en afslutningsdebat i 1993 op til jul, som stort set kun handlede om motorveje. Efterfølgende udløstes en forespørgselsdebat her i Folketingssalen i begyndelsen af 1994.

Det spørgsmål, jeg så kan stille til Det Konservative Folkeparti, er: Hvad er der sket siden i Det Konservative Folkeparti? Når jeg spørger, er det med henvisning til hr. Brian Mikkelsens bemærkninger før, og jeg citerer: »Man har foretaget motorvejsinvesteringer efter geografi og ikke efter trafiktæthed og problemer ...« - underforstået, at der tilsyneladende er foretaget en række forkerte beslutninger.