

kun brugt det halve af milliarden sådan godt og vel, og så ville jeg bruge en kvart milliard, som der er redegjort for at man kan investere i bandedriften, og så få halvtimesdrift fra Svendborg til Odense.

Så har jeg faktisk en kvart milliard kroner i overskud. Den vil jeg meget gerne give til investeringer i erhvervslivet i det sydfynske område, Tåsinge og Langeland. Det tror jeg man kunne få noget for, og så er man fri for, at alle folk fra det område skal køre ad motorvejen til Odense for at komme på arbejde.

Det ville jeg mene var en langt bedre samfundsudvikling og helt i tråd med det, jeg læste op under den tidligere debat fra forslaget til landsplanredegørelse. Vi mangler simpelt hen den overordnede tænkning. Her følger man med strømmen. Man vælger den letteste løsning i stedet for faktisk at prøve at udvikle samfundet efter de mål og de ønsker, man har.

Derfor går vi imod det lovforslag, der ligger her. Vi anbefaler i stedet et af de andre alternativer, der ligger der. Det betyder ikke absolut, at vi går imod resten af lovforslaget. Hvis man skulle tro det, vil jeg gerne på forhånd sige, at så firkantede er vi faktisk ikke. Men vi mener, at i den her situation kunne man vælge at få noget andet og noget bedre for pengene.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg skal takke for tilslutningen til lovforslaget fra en række partier her i Folketinget, som jo anskueliggør, at vi også kan få lovforslaget vedtaget.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at vi i forbindelse med det her lovforslag og det VVM-arbejde, der er lavet, også har undersøgt mulighederne for at styrke den kollektive trafik som et alternativ til at udbygge vejsystemet. Det er faktisk første gang, vi har prøvet det, og jeg bemærkede også, at fru Lis Greibe havde fat i det som et interessant element. Det, der er sket efterfølgende, er jo, at vi faktisk har besluttet os for at gøre noget ved jernbanen. Det skal så også være en kommentar til hr. Søren Kolstrup, som jo selv er en del af aftalen om at gøre noget ved Svendborgbanen.

Jeg tror, det er et meget interessant laboratorium, vi står over for her, for vi får faktisk gennemført en forbedring af jernbanen allerede her fra køreplansskiftet, men over de næste par år også med nyt materiel osv., en langt hurtigere forbindelse. Det får vi iværksat nu, og uanset, havde jeg nær sagt, hvornår vi får penge på fi-

nansloven til en ny rute 9, vil der gå et antal år, før den er gennemført, og dermed får vi altså her et eksperiment i fuld størrelse for at se: Virker det dér med togalternativet, og hvor stærkt virker det i forhold til en pendlertrafik, der er mellem Svendborg og Odense? Jeg ser selv meget frem til, hvordan det vil spænde af.

Under alle omstændigheder vil jeg gerne understrege, at når regeringen foreslår rute 9 som en motorvej, så er det efter regeringens opfattelse velbegrundet, og det er begrundet ud fra den trafikopgave, der skal løses på strækningen, og som der allerede er behov for bliver løst i dag, og som vi må sige vi ikke i dag løser trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt. Hvis vi skal løse den forsvarligt, må vi også vurdere, hvordan vi bruger pengene bedst muligt, og se på den prognose, der er for trafikudviklingen, hvor vi jo lægger tallene fra 2010 til grund for, hvad det er for en trafikintensitet, vi har med at gøre på den her strækning.

Jeg er ikke et øjeblik i tvivl om, at det er den rigtige beslutning på den her strækning, at vi vælger at etablere en motorvej hele vejen, så jeg kan desværre ikke imødekomme ønsket fra SF og Enhedslisten om at trække lovforslagene tilbage, hverken det her eller de efterfølgende, men er naturligvis optaget af den problemstilling, som Transportrådet har peget på i sin rapport. Den vil blive gransket ganske nøje i Trafikministeriet, fordi vi gerne vil tage ved lære af, hvordan man kan gøre det bedre.

Jeg kan måske så også lidt stilfærdigt sige, at med de mange år på bagen, jeg har med trafikpolitikken, har jeg altså heller ikke indtil nu kunnet få øje på, at vi fra videnskabsfolkene, fra forskerne, har fået ret meget hjælp til i virkeligheden at lave disse mere teoretiske alternative beregninger af: Hvad er det, man kan gøre i stedet for? Hvordan kan vi løse den opgave, som vi kan se der er? Jeg ser frem til, at også Transportrådet i højere grad kan gå ind og bidrage til, at vi faktisk får det der mere teoretiske fundament gjort stærkere. Jeg er selv optaget af, regeringen er optaget af, at vi får styrket forskningen på det her område, men det har i hvert fald knebet indtil nu, og man kan sige, at det apparat, vi har til rådighed til at lave disse mere tværgående, overordnede analyser, i dag er ret spinkelt, og derfor er vi ikke så godt hjulpet på den front.

Så er det jo nemt at kritisere, når man ikke har analyseapparatet til rådighed og det heller ikke er stillet til rådighed af dem, som nu kriti-