

[Ikast]

benzinpriserne ned, så vi fik vendt grænsehåndelen i det sydjyske område, på Lolland-Falster og de andre steder, således at vi har en naturlig udvikling. Vil man nu til at straffe bilisterne, så går det galt.

Vi er enige med regeringen i, at der skal sættes mere på jernbanerne på de lange afstande. Det har vi også investeret i i den tid, forskellige borgerlige trafikministre har været der. IC3-toget, overgangen til IR4-toget, jamen hele det koncept har vi jo støttet og stået bag ved og været førende til at skaffe de penge, der overhovedet skulle skaffes. Så der er ikke nogen konfrontation mellem regeringen og Det Konservative Folkeparti her.

Der er heller ikke noget med Storebæltsforbindelsen, og jeg vil kun præcisere over for regeringen, at vi ikke går med til ændringer af Storebæltsforbindelsen og dermed heller ikke til ændringer af de tillægsaftaler, der ligger omkring Storebæltsforliget. Jeg tænker her på vejene i Jylland, fra København til Kolding, fra Helsingør til Rødby, altså det store H, samt dem, der går fra Aalborg til Hirtshals og fra Aalborg til Frederikshavn.

Socialdemokratiets ordfører, hr. J.K. Hansen, omtalte HT's tilbud. Jeg synes ikke, at det er et tilbud, vi har fået fra HT. HT har forsøgt at vildlede den danske befolkning. De vil bygge både det ene og det andet, men med 75 pct.s tilskud fra staten. Hvad skal så alle de andre amter i hele dette land gøre? Det kan ikke være rigtigt, at man kun i Københavnsområdet skal give de store statstilskud. Vi har hele tiden kunnet holde et nogenlunde niveau landet over, men med en prioritering til hovedstadsområdet, fordi så mange mennesker bor her.

De undersøgelser, der er lavet, har jeg læst, og min tiltro til dem er ikke større, end den normalt er til undersøgelser i almindelighed. Hvis vi nu ser på selve trafikplanen, så er jeg dybt skuffet. Allerede umiddelbart efter at regeringen trådte til, havde vi problemer med de motorveje i Jylland. Da fik vi at vide om vejen mellem Herning og Århus: Nu kan I bare vente, til trafikplanen kommer, så skal I nok få svar på de spørgsmål, der er, for dér vil miljøkonsekvenserne m.v. være opregnet. Så var der udbygningen af motorvejen her på Sjælland og på Fyn. Ja tak, det står omtalt ved, at alle de trafikproblemer, vi har i dette land, er remset op; men der er ikke anført noget som helst om

tidspunkt, eller hvornår man har tænkt sig at gennemføre det.

Vi har da i de 10½ år, hvor trafikministre af borgerlig karakter har været der, hele tiden set 5-6-10 år frem i tiden og sat datoer på for, hvornår de forskellige trafikinvesteringer skulle være færdige. Det efterlyser jeg. Og så kan den socialdemokratiske trafikordfører, hr. J.K. Hansen, belære mig om, at de ikke skal være i planen, men tidligere trafikministre fra denne regering har lovet, at de skulle komme i denne redegørelse.

Vi har i alle årene kørt en bred vifte inden for transporten. Det gælder også søtransporten, coastertrafikken. Vi har bygget op omkring Københavns Lufthavn som det store hop fra Skandinavien ud i verden. Dér står vi sammen, og også dér står vi bag regeringen. Der er skrevet meget lidt om det, men vi er enige i det, der står.

Dér, hvor vi virkelig er uenige, det er benzinpriserne, det er bilerne og forholdet til den kollektive trafik. Vi går ind for den kollektive trafik, det siger jeg også, men man kan ikke løse problemet ved at straffe den ene part, nemlig bilisterne, for at få en bedre kollektiv trafik. Det er ikke vores løsning.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil først takke hr. Ikast for bemærkningen om, at der i denne »Trafik 2005« er for meget miljø. Det må jeg takke for, fordi det jo klart giver forskellen mellem den fløj, hr. Ikast tilhører, og den fløj, som har skrevet denne transporthandlingsplan. Tak for det.

Derfor overrasker det følgende, som hr. Ikast nævnte, heller ikke. Dog må jeg spørge: Er hr. Ikast totalt uenig i de holdninger, som Transportrådets formand giver udtryk for i det første og eneste nummer af Transportrådets blad, »Transportrådet«, som er udkommet her i februar. I lederartiklen skriver Nils Wilhjelm bl.a.:

»Afgiftsredskabet forekommer i »Trafik 2005« meget underspillet i forhold til de mulige effekter og i forhold til den erklærede EU-politik på området.«

Og hr. Nils Wilhjelm fortsætter:

»Den gradvise afgiftsstigning på benzin på omkring 1 kr. frem til 1998 flytter stort set ingenting. Stigningen er meget lille i forhold til