

[Bilgrav-Nielsen]

men at sikre, at en større del af den fremtidige tilvækst i trafikken kommer til at foregå på andre måder end i dag. Det er simpelt hen nødvendigt for at kunne blive ved at have frihed til at bruge bilen dér, hvor det er mest nødvendigt.

Hr. Ikast helmer tilsyneladende ikke, før han bliver stoppet af bilpropperne. Størst mulig fart på de bredest mulige veje frem til det næste trafikstop, så kan man få diskussionen i gang, og på den måde er den kommet i gang i Tyskland, Schweiz og Østrig, men hvorfor skulle vi dog vente så længe og komme i den samme klemte situation, som man er dér?

(Kort bemærkning).

Tove Lindbo Larsen (S):

Jeg synes, jeg bør gøre opmærksom på, at der i trafikplanen nævnes »puljer« af forskellig art til anvendelse på forskellige områder. Det gælder både cykelområdet og hovedstadsområdet, og jeg vil da gerne spørge, om det er noget, De Konservative tager afstand fra.

Vil det sige, at man ser fuldstændig bort fra de statslige midler, der nævnes i trafikplanen, og siger, at man overhovedet ikke vil have at gøre med statspenge til noget som helst? Jeg synes ikke, det er realistisk.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Hr. Tommy Dinesen og jeg er enige. Jeg efterlyser også en plan. Jeg ser ingen datoer for, hvornår den vej eller den omfartsvej skal bygges; derfor er planen så luftig, som den er, og det var jo det, jeg klagede over. Jeg mener, at der er alt for meget snak og alt for lidt plan, men hr. J.K. Hansen sagde jo, at det skulle der ikke være, så det må vi tage for gode varer.

Hr. Bilgrav-Nielsen og jeg har i mange år diskuteret dette emne, og hr. Bilgrav-Nielsen ved udmærket godt, at jeg går ind for kollektiv trafik. Men jeg ved også, at private busser, DSB-busser, DSB-lastbiler og private lastbiler sviner næsten lige meget, og det er derfor, jeg spørger, hvordan det kan være, at man skal jage de private bilister, mens de store kollektive selskaber må have lov at køre med biler.

Hvis man opgør, hvor meget DSB's egne lastbiler bliver brugt i det såkaldte jernbanetransportnet i det nationale system, ved hr. Bil-

grav-Nielsen – for det står i planen – at 95 pct. af transporten sker på landevejene, og det kan hverken hr. Bilgrav-Nielsen eller jeg lave om på. Derfor nytter det ikke noget, at vi kun straffer bilisterne med de 12 kr., som jeg sagde. Jeg sagde, at denne regerings ministre har anbefalet, at der arbejdes videre med det, der blev foreslået på det seminar, der har været. Vi kan godt se, at der i øjeblikket kun står 80 øre til 1 kr. frem til 1998, men det er de intentioner, der ligger bag de kongresser og de høringer, man holder, vi er bange for.

Hvordan vil man få noget gods over på togene i Gram, hvor jeg bor? De tyske kleinbaner er nedlagt for længe siden, og vi har et overordnet jernbanenet, der ikke kan klare trafikken.

(Kort bemærkning).

J.K. Hansen (S):

Jeg ved ikke, om det nytter noget at fortsætte med hr. Ikast og stille ham nogle spørgsmål, men hvis hr. Ikast bare har læst forordet til trafikplanen, vil han vide, at dens hovedformål er at skabe overblik og helhed på tværs af trafiksektoren.

Jeg må spørge, hvornår vi så en sådan oversigt fra hr. Ikast, som dog trods alt sad som trafikminister i mere end 2 år. Muligheden har da været til stede, også før hr. Ikast blev minister.

Vi kan også tage en 10-11-års-periode. Hvornår har vi set sådan en oversigt med det formål at skabe overblik og helhed på tværs af trafiksektoren? Jeg mindes det ikke, og derfor synes jeg, det er helt forkert, at hr. Ikast kritiserer den plan, vi nu har fået, der forsøger at skabe lidt overblik.

Hvis hr. Ikast havde været minister i dag, hvordan ville han så have skrevet »Trafikplan 2005«? Lad os få det at vide!

(Kort bemærkning).

Jimmy Stahr (S):

I fortsættelse af hr. J.K. Hansens spørgsmål vil jeg godt spørge hr. Ikast, om der i hr. Ikastrs tid som trafikminister var nogen af de nævnte datoer, som blev overholdt.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

I diskussionen om benzinpriserne benytter