

[Trafikministeren]

er en klar politisk udmelding, som jeg har noteret med tilfredshed, forstået på den måde, at det er rart, når man kan se, at der er forskel på partierne.

Men jeg vil gerne kommentere det tekniske indtryk, og det synes jeg ikke er imponerende. Der er tale om, at regeringen har fremlagt en redegørelse, der siger: Vi står over for en kolossal stor opgave. Vi ved, at persontransportarbejdet vil stige med 20 pct. frem til år 2005. Vi ved, at godstransportarbejdet med de prognoser, vi har for den økonomiske udvikling, vil stige med 40 pct. Vi lægger en realistisk plan frem, der siger, at trafikarbejdet vil stige.

Der er ikke for lidt trafik i regeringens plan. Der er så meget trafik, at vi alle sammen er nødt til at forholde os til, hvad vi gør for at løse de problemer, som denne trafik skaber. Hvad gør vi for at leve op til de målsætninger, som Folketinget i bred enighed har stået bag? Må jeg minde om, at hr. Ikast og den regering, han tilhørte, i 1990 afgav en transportredegørelse, der indebar en opfyldelse af de samme miljømålsætninger, som regeringen refererer til i »Trafik 2005«. Hvordan kan man så sige, når regeringen kommer med en realistisk prognose for trafikudviklingen frem til år 2005, at der er alt for lidt trafik, og at der er alt for meget miljø?

Der er meget trafikudvikling i de prognoser, vi har lagt frem. Der er rigtig meget trafik, og der er ikke så meget som en millimeter mere miljø i denne plan, end det er nødvendigt for at nå de målsætninger, som vi jo stadig burde være enige om.

Så kan man spørge: Har det nu noget med ideologi at gøre, og har regeringspartierne en anden ideologi end hr. Ikast? Det er da muligt, at vi har en anden ideologi, end hr. Ikast har nu. Men det er – og det vil jeg gerne minde om og understrege endnu en gang – den samme holdning, som gik igen i de år, hr. Ikast sad på trafikministerposten.

Nej, det er en ærlig plan, vi har lagt frem, og den illustrerer de problemer, vi står over for. Jeg synes, planen illustrerer meget godt i sin prioritering, at det er nødvendigt, at vi først og fremmest satser på at gennemføre vejprojekter, at vi bruger pengene, således at vi får den størst mulige forrentning af dem, og at vi vil satse på, at vi vil bruge pengene på den kollektive trafik, således at vi udbygger den kollektive trafik, hvor det er mest rentabelt.

Jeg har selvfølgelig noteret mig det indlæg fra hr. Ikast, hvor hr. Ikast sagde, at der ikke bliver nogen statspenge til HT. Jeg synes, at HT med dets formand, borgmester John Winther, i spidsen har lagt nogle spændende visioner frem. Jeg synes, at det er nogle visioner, som man ikke sådan skal feje af bordet. Jeg synes, der er tale om et trafikpolitisk udspil fra HT. Det er værd at overveje, og jeg er glad for at kunne sige, at jeg har indbudt HT's bestyrelse til nogle fortløbende diskussioner bl.a. også om trafikafvikling i hovedstaden.

Hr. Svend Heiselberg var bekymret for den ros, han fik fra forskellige ordførere. Han bliver måske endnu mere skræmt nu, når jeg roser hr. Svend Heiselberg for et – synes jeg – ganske realistisk indlæg. Jeg vil gerne sige til hr. Svend Heiselberg, at jeg har forståelse for, at man selvfølgelig skal markere sig lidt i opposition og bebuder, at man vil komme med nogle forslag, der giver større trafikinvesteringer. Til gengæld vil man så spare på nogle andre områder. Men man har nok glemt, at de områder, man vil spare på, for øvrigt også er nogle områder, hvor man taler om at ville lave forskellige skattesubsidier. Så økonomisk set hænger filosofien og regnestykket efter min bedste opfattelse ikke sammen, men jeg vil gerne kvittere for den positive ånd i hr. Svend Heiselbergs indlæg.

Især siger hr. Svend Heiselberg, at miljømålsætningen er vigtig at nå, og hr. Svend Heiselberg understreger, at Venstre meget gerne vil i en dialog, for så vidt angår mulighederne for at leve op til CO₂-målsætningen. Der peger hr. Svend Heiselberg – vel ikke unaturligt for et parti, der har sine rødder i dansk landbrug – på, om man skulle overveje at tilsætte ætanol – måske som et krav eller ved forskellige subsidier – til det brændstof, som vi anvender til persontransport.

Jeg synes, det er interessant at diskutere bio-brændsler. Det vil regeringen gerne, og vi vil naturligvis fortsætte de udviklingsarbejder, der allerede foregår på forskningssiden. Men jeg vil gerne tage imod den fremstrakte hånd og diskutere det nærmere med hr. Svend Heiselberg.

Hr. Svend Heiselberg nævner også SAS og luftfartens problemer. Jeg kan blot bekræfte, at regeringen vil gøre alt, hvad regeringen kan, for at begrænse subsidierne i andre luftfartssels-