

Hvad er der f.eks. sket med den principaftale, der indtil for nylig var gældende for den trafikale udvikling af hovedstadsområdet? Her er den socialdemokratiske amtsborgmester i Københavns Amt bare sådan lige vupti sprunget fra den indgåede aftale om medfinansiering. Det kan man da ikke bare lige. Og jeg synes nok, at trafikministeren skylder Folketinget at forklare, hvorfor ministerens partikammerat nu pludselig ikke mere føler sig forpligtet til at holde sin del af aftalen.

Måske kunne trafikministeren så ved samme lejlighed forklare 600 Brandeborgere og undertegnede, hvorfor Vejdirektoratet kaldte dem sammen til kaffe og lagkage, for at man på mødet kunne tage stilling til, hvordan omfartsvejen omkring Brande skulle gå. De selv samme borgere går nu rundt og undrer sig over, hvorfor der ikke er sket et kuk i sagen, efter at vi har fået den socialdemokratiske regering. Ikke ét ord har de hørt fra hverken minister eller Vejdirektoratet.

Ministeren udtalte under den just afholdte transportmesse i Herning, at vi – som vi tidligere har hørt – i Danmark kan forvente en stigning i godsmængden på 60 pct. inden for en årrække. Var det så ikke en idé at få rubbet neglene lidt?

Der står i indledningen til regeringens »Trafik 2005«, at planen vil blive fulgt op af en øget tværgående planlægnings- og forskningsindsats på trafikområdet, men der står desværre ikke hvornår. Er det her, regeringen finder ståstedet for sin tilbageholdenhed? Har man fra regeringens side øje for den omvæltning og de muligheder, der findes i transportsektoren? Er regeringen klar over, at Danmark er en af verdens førende transportnationer? Er regeringen klar over, at de seneste års globale forandringer har bragt Danmark i en optimal beliggenhed for at arbejde videre på denne opnåede position? Regeringens opgave er derfor ikke i samarbejde med De Radikale at begrænse transporten og mulighederne for samhandel og sameksistens, men alene at begrænse de negative følgevirkninger af transporten.

Forleden kunne Tinget se – og jeg vil bede fru Margrete Auken, der jo lige pludselig dukkede op med en lille bemærkning, om at høre efter – at netop fru Margrete Auken i sit spørgsmål nr. S 1137 adskillige gange henviste til Schlüter-regeringens positive trafikpolitik. Og det kan da ikke undre nogen. Tilsyneladende har fru Margrete Auken nu forandret synspunkt. Det går hurtigt på visse områder.

Men indtil nu har den socialdemokratiske regering altså ikke kunnet finde ud af at føre den konstruktive og helhedstænkende borgerlige trafikpolitik videre. Ikke engang de foræringer, der lå på skrivebordet, da vi måtte give afkald på regeringsmagten, er det lykkedes for den nuværende regering at realisere. Jeg tænker på de to VVM-høringer, der indgår i vort dagsordensforslag. Både linjeføringen Odense-Svendborg og Holbæk-Odden Færgehavn er linjeføringer, der for længst burde have været afklaret, og dem kunne ministeren da snildt have iværksat for bare derved at markere en lille smule initiativ. Men ak nej! Det er ikke uden grund, at De Radikales initial, det store R, pryder landets gearstænger, når der skal bakkes.

Rettes blikket mod Guldborgsund, må jeg igen tage mig til hovedet. Jeg ved ikke, i hvor mange år FDM har påpeget uheldighederne omkring det manglende stykke af det store motorvejs-H på strækningen mellem Ønslev og Saksøbing på Lolland. Det drejer sig her om en strækning på 15 km motorvej, der aldrig er blevet gjort færdigt. Men den socialdemokratiske regering har ikke villet indløse det gamle løfte, der lå om, at når de øvrige motorveje i det store H var færdige, skulle man gå tilbage og færdiggøre dette stykke. Jeg håber så sandelig, at denne forespørgselsdebat endelig vil sætte lidt skub i den proces.

Det er måske for meget at håbe, at det samme kunne ske med realiseringen af hele motorvejsstrækningen Herning-Århus. Først iværksætter man den vel nok største miljøundersøgelse, der nogen sinde er lavet på nogen vejstrækning i Danmark og med hovedvægten lagt på så nænsom en passage af Gudenådalen som muligt, og så realiseres denne vejstrækning ikke. Det er jo dybt godnat og har intet med trafikpolitik at gøre. Det kan kun tilskrives det radikale baggear, der, når det bruges på det trafikpolitiske område, overhaler al sund fornuft.

Kunne trafikministeren ikke bare for dansk erhvervslivs skyld køre en tur ud i det danske trafiksystem uden at have De Radikale siddende som svigermor på bagsædet? En sådan solotur kunne måske foregå på Djursland, hvor både Grenå og Ebeltoft ville nyde godt af trafikale investeringer.

Som tidligere antydet hænger bruttonationalprodukt og transport sammen. Vi vil i fremtiden se en betydelig stigning af godsmængden mellem kontinenterne, og en større og større del vil foregå med fly. Tror regeringen, at Københavns