

udgifterne, som bilerne heller ikke er med til at finansiere selv.

Derfor kan jeg sindsro sige, at bilerne altså ikke betaler for de omkostninger, som de påfører samfundet.

Kort sagt: Essensen af den socialdemokratiske trafikpolitik i praksis – ikke den med målsætningen – er, at man hver eneste gang og stump for stump træffer stik den modsatte beslutning af den, der egentlig var hensigtsmæssig, hvis man så på de pæne hensigtserklæringer i »Trafik 2005«.

Det er baggrunden for det dagsordensforslag, jeg har fremsat, og som jeg håber der kan blive flertal for.

(Kort bemærkning).

**Stefan G. Rasmussen (KF):**

Jeg må nok sige, at mit høreapparat blev sat på en prøve i dag, for jeg mener altså, at jeg hørte en regeringspartner her fra talerstolen før fru Jette Gottliebs indlæg invitere til en snak om at omprioritere de nordjyske motorveje.

Jeg har da også mærket mig, at hr. Jens Risgaard Knudsen nu er kommet tilbage i salen med en vis hast. Jeg synes, det er spændende, at der virkelig er ved at være opløbninger i tankegangen, at man måske virkelig har erkendt, at man har en periode, hvor vi måske har brug for at sætte os ned og kaste boldene op i luften og prøve at se, om vi kan få nytænkning ud af det. Det vil jeg da hilse meget velkommen.

**Arne Melchior (CD):**

Jeg hører jo til de mange af ordførerne, som har haft et antal korte bemærkninger, og CD's trafikpolitik turde være fremgået af disse.

Nu har jeg oven i købet fået fru Margrete Aukens ord – det var ikke noget, jeg havde bedt om – men salen har da fået fru Margrete Aukens ord på, at CD står trafikpolitisk, hvor vi plejer. Det er fuldstændig rigtigt – det må Venstre og De Konservative meget gerne høre efter – og så viser det sig altså også, at vi derfor kan leve udmærket i den regering og med den trafikminister, som vi har, og som vi støtter.

Jeg kunne godt have lyst til at drille trafikministeren lidt, fordi han talte om nyorientering i vejpolitikken og opprioritering af miljø- og færdselssikkerhedsindsatsen, altså i forhold til tidligere regeringer. Nu er det jo meget sjovt at drille – det skal man have lov til – men enten skal det være morsomt, eller også skal det tjene det formål, at det virkelig afdækker noget. Der-

for er jeg nødt til at sige, at særlig sjovt var det ikke, og rigtigt var det altså heller ikke, for også under Schlüterregeringens skiftende trafikministre blev der arbejdet ikke bare med flere motorveje – ikke mindst, som trafikministeren selv var inde på, af hensyn til trafikikkerheden ved disse, men naturligvis også for den hurtige fremkommeligheds skyld og på grund af den stigende trafik – men der blev sandelig også arbejdet med miljøprioriteret gennemfart, med omfartsveje, med bekæmpelse af støjgener, med anlæg af cykelstier, og såmænd blev den kollektive trafik også opprioriteret, for i CD's øjne er det nemlig ikke et enten-eller, men et både-og. Så enkelt er det.

I øvrigt har vi i CD hilst trafikministerens besvarelse af denne her paradeforespørgsel i dag velkommen. Jeg har før takket for, at han udtrykkelig støttede motorvejsbyggeriet eller i hvert fald sagde, at han ikke ville være med til at gøre motorvejene til hadeobjekter, og at de er trafikikkerhedsmæssigt fremragende. Derfor kan vi på disse og øvrige punkter i trafikministerens svartale fuldt ud bakke ham op.

Må jeg så sige til forespørgerne, at jeg vil advare imod dette ønske om stemnings- og lokalpolitisk bestemte projekter på lang sigt. Det er en kendsgerning, at der er disponeret over statens vejmidler for de næste ca. fem år. Derfor behøver det ikke være 5 år, før vi kan tale om, hvad der så skal ske, men at tale om det i dag giver ikke megen mening.

Der er nemlig kun to muligheder: Enten, som hr. Brian Mikkelsen i sin ukyndighed forvildede sig ud i flere gange, skal der altså omprioriteres, og det har ministeren jo i øvrigt meget åbensindet stillet sig til rådighed for. Men V og K-forespørgerne tør jo ikke gøre det, for så skal de jo svigte nogle andre, og det ville da også være urimeligt, for det første fordi man skal holde sine aftaler. Men der skal selvfølgelig ske noget nyt, og der skal tænkes dynamisk, men man skal også have de mennesker, familier, personer og virksomheder, som bor langs de længst planlagte og vedtagne og i stor udstrækning påbegyndte veje med i tankerne; skal man så reverenter talt snyde dem? Det kan jeg da ikke tænke mig at V og K vil være med til.

Den anden mulighed, hvis man absolut vil tale efter år 2000, er altså kun at give nogle vage løfter i form af en dagsorden. For ifølge V og K's terminologi, som jeg på dette punkt kan tilslutte mig, vil situationen jo højst sandsynligt allerede være skiftet om 5 år igen, og så kan det være,