

[Ivar Hansen]

økonomi har været nødvendigt at gennemføre, hvad jeg vil kalde lidt panikprægede besparelser og nedskæringer. Jeg tror også, hr. Glensgård vil være enig i, at nedskæringer, som er meget hastige, og som har virkning umiddelbart, giver nogle problemer for planlægningen også i den offentlige trafiksektor.

Derfor er min bemærkning af mere principiel karakter, når jeg siger, at vi ikke i for høj grad kan være afhængige dels af kortvarige reguleringer, dels af beskæftigelsesplaner, men at det er vigtigt, for at vi kan få et rimeligt afkast af de investeringer, vi foretager i den offentlige sektor, også for så vidt angår den kollektive trafik, at de anlægges efter en langsigtet målestok.

(Kort bemærkning).

**Glensgård (FP):**

Nå, hr. Ivar Hansen har altså beg på fingrene. Han erindrer godt, at venstre har siddet i en regering, hvor man var inde i beskæftigelsesplaner. Man har været inde i forlig, der indeholdt beskæftigelsesplaner, som venstre konstant er bundet af i finansudvalget. Nu siger hr. Ivar Hansen, at disse beskæftigelsesplaner er en dårlig løsning for den kollektive trafik. Så vil jeg gerne spørge hr. Ivar Hansen: tror hr. Ivar Hansen, at disse dårlige løsninger, altså beskæftigelsesplanerne, var gennemført, hvis ikke venstre havde været med? Nej, det var de ikke, og dermed ville den kollektive trafik have været bedre stillet.

Men når så hr. Ivar Hansen siger, at venstre gerne vil lave en langtidspanlægning for den kollektive trafik, må jeg spørge hr. Ivar Hansen, som nu vil have forbedret parkeringsforholdene ved jernbanestationer og busstoppesteder, og hvad han ellers nævnte: er det således, at folketingsgruppen – for det er vi da noget spændte på – kan få løftet bare en flig af sløret med hensyn til, hvad venstre vil med den kollektive trafik? Skal vi forstå det således, at langtidspanlægningen for venstre vil betyde, at der investeres flere midler over den kommende 10 eller 15 års periode, eller er det således, at venstre ikke vil ændre ved det niveau, vi har, eller kunne man forestille sig, at venstre måske ville skære ned på dette niveau? Kunne vi få løftet bare en flig af sløret? Men jeg forstår godt, at hr. Ivar Hansen ligesom dækker sig ind under, at det var mere principielle betragtninger; det kan man

selvfølgelig altid sige, men det var jo også rart for os andre at vide noget om ikke bare, hvad venstre vil principielt, men også, om venstre har nogle ideer om den nærmeste fremtid eller om en planlægningsfase på 10–15 år. Hvis hr. Ivar Hansen sidder inde med disse oplysninger, vil folketingsgruppen naturligvis være glad for at modtage dem.

(Kort bemærkning).

**Ivar Hansen (V):**

Sådanne planer har folketingsgruppen modtaget for længe siden, idet venstres folketingsgruppe blandt sine øvrige initiativer her i folketingsgruppen har præsenteret folketingsgruppen for en anden budgetlægningsfase, en mere fast budgetlægningsfase for afholdelse af offentlige udgifter, således at man kunne disponere på lidt længere sigt, end det har været muligt hidtil.

Jeg vil gerne føre, man kan vel ikke sige krigen over i den anden lejr, men jeg vil gerne sige til hr. Glensgård: venstre har en politik for den kollektive trafik herhjemme, og det har vi også for den individuelle trafik. Men de synspunkter, fremskridtspartiet har ført i marken, hvad angår den kollektive trafik, og hvad angår besparelser og nedskæringer, ville i hvert fald efter venstres opfattelse have betydet kaos i vores trafiksystem herhjemme, og det ønsker vi selvfølgelig ikke at deltage i.

**Grove (KF):**

I løbet af de sidste par år er kravet til kollektiv trafik steget både i by og på land. Hvis vi udelukkende følger det krav, vil det blive dyrt for samfundet, fordi vi i de sidste mange år har udbygget vort samfund uden at tage hensyn til nogen speciel persontransportform. Vi har i valg af vor boligform med store parcelhusområder, vi har i valg af vor bopæl i forhold til arbejdsplads og vi har i valg af ferier og fritidsfaciliteter, sommerhuse og camping ikke taget noget specielt hensyn til transportformerne. Igennem disse valg har vi udbygget et samfund, som i høj grad er baseret på individuel transport, især på privatbilismen. Det har været grundlaget for den førte politik. Ligesom hver familie havde sin bolig, skulle hver familie have sin bil eller to. Også planlægningen inden for det offentlige er på mange områder blevet baseret på, at befolkningen fik sit transportbehov