

[Ole Donner]

bliver til cykelture, mens længere bilture flyttes over til den kollektive trafik og cyklerne, og hertil skal man som sædvanlig bruge brandbeskatning som et aktivt instrument til at tvinge bilisterne over i den kollektive trafik. Så nu kender vi altså regeringens ønsker for vores trafikudvikling i de næste mange år.

Det fremgår ellers af redegørelsen, at bilerens andel af persontransporten vil stige frem til 2005. Men efter afslutningen af de større motorvejsbyggerier, der pågår i øjeblikket eller allerede er planlagt, kan jeg ikke se ud af redegørelsen, hvilke visioner man har for igangsætning af nye veje og nye vejprojekter. Jeg savner f.eks. visionerne om, hvad der skal ske efter færdiggørelsen af »det store H«, og hvordan og hvornår skal forbindelserne til Midt- og Vestjylland udbygges, når vi ser bort fra den planlagte forbindelse mellem Herning og Århus? Erhvervsudviklingen foregår netop i det område, og selv med den planlagte udbygning vil der blive mangel på vejforbindelser.

Men det er ikke blot i Jylland, der mangler veje – selv om man nu laver de to motorveje i Nordjylland, skønt der ikke er behov for dem. Vi kender jo alle sammen mottoet »Jyden han æ stærk å sej, nu vil han ha' motorvej«, og så er det lige meget, om der er brug for dem eller ej – men prøv at se på andre dele af landet. Fyn har f.eks. været nævnt i dag – linjen Svendborg-Ringe-Odense – og man kunne også nævne nogle veje på Sjælland, f.eks. Frederikssundsvejen, der er blandt de mest trafikerede strækninger i landet. Hvad skal der ske med den, og hvad med udbygningen af Holbækmotorvejen til Sjællands Odde? Efter min mening bliver Odden-Ebeltoft den eneste rentable færgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland, og det står der ikke ét ord om.

90 pct. af samfundets persontransport og 70 pct. af godstransporten afvikles på vejnettet; det fremgår af redegørelsen. Men den nødvendige økonomiske opmærksomhed over for dette forhold mangler, og tilmed er det åbenbart hensigten, at denne trafikform skal undertrykkes til fordel for den kollektive transport. Det hedder nemlig i redegørelsen, at vejtrafikken uden tvivl fortsat vil udgøre hovedparten af den samlede trafik og må forventes at stige frem til 2005, og at denne stigning bl.a. vil afhænge af den økonomiske udvikling og af, hvor kraftigt der sættes ind med foranstaltning

ger for at dæmpe biltrafikken. Og så tænkes der igen på beskatning og andre hindringer for privatbilismen. Der skal åbenbart ikke ofres ret meget på den udbygning af vejnettet, der er brug for og alle hungrer efter, og det er den tendens i redegørelsen, jeg ikke bryder mig om.

Omvendt med den kollektive trafik: Her er det regeringens opfattelse, at der skal overflyttes passagerer og gods til jernbanerne, og det kan kun ske ved, at takstudviklingen så vidt muligt skal afpasses på en sådan måde, at taksterne er konkurrencedygtige i forhold til bil- og flytransport, som det hedder i redegørelsen. Eller med andre ord: Den kollektive transportform skal til stadighed tilgodeses med offentlig støtte på bekostning af en brandbeskatning af den private biltransport. Bevares, kollektiv trafik har sin berettigelse; men der må og skal være større overensstemmelse mellem de faktiske omkostninger og den pris, som brugerne betaler, og der må være bedre overensstemmelse mellem den andel af person- og godstransporten, som f.eks. jernbanerne står for, og de økonomiske ressourcer, de får tilført. Banernes andel af den samlede trafik udgør nemlig kun 8 pct. for persontransportens vedkommende og kun 7 pct. af godstransporten. Bilisterne betaler mange gange de reelle omkostninger ved deres transportform, mens den kollektive trafiks brugere subsidieres, og jeg mener, at forholdet er skævvredet alt for meget.

Hvad angår redegørelsens øvrige punkter om f.eks. færdselssikkerhed, støj, forurening osv., kan Fremskridtspartiet godt støtte mange af de initiativer, der er nævnt; men angående punkterne om energiforbrug og CO₂ mener jeg, at der er modstridende argumenter. Det hedder nemlig, at især for personbilernes vedkommende foreligger der gode tekniske muligheder for en yderligere forbedring af energieffektiviteten. Det er jeg også enig i; f.eks. har man fået en stor teknisk forbedring i katalysatoren, som reducerer forureningen kraftigt, og derfor forstår jeg heller ikke, at netop denne tekniske og miljøvenlige forbedring brandbeskattes på den måde, som tilfældet er. Men det er igen et led i regeringens måde at genere privatbilismen på. For at nedbringe CO₂-udslippet ønsker regeringen, at der skal ske en overflytning af persontransporten fra privatbilisme til kollektiv trafik, cykel eller gang. Men hvorfor skal