

[Bilgrav-Nielsen]

med skinneafstanden – det er vist rettet overalt nu – men det er stadig umuligt at få mandskab og teknik til at arbejde sådan sammen, at man uden videre i EU-regi kan beslutte at overføre en større del af den tunge trafik f.eks. på skinner, som jo er den enige målsætning, vi har. Der er simpelt hen tekniske vanskeligheder og hindringer herfor. Jeg håber, at det er dansk initiativ, at der arbejdes så intenst som muligt for at fjernet disse faktiske hindringer for den udvikling.

Her i Danmark følger vi med »Trafik 2005« nu EU-hvidbogen op, og det er der grund til at rose for. Opgaven er beskrevet, problemerne er beskrevet, og der er oven i købet i afslutningen af den store rapport beskrevet en vision om, hvorledes Danmark kan se ud – jeg ved ikke, om der tænkes på år 2010 eller 2030, men deromkring vel – hvor vi har løst de trafikale problemer, og det synes jeg ser ud til at være et godt og et behageligt samfund. Det er et samfund, hvor den nødvendige transport kan finde sted, men det er også et samfund, hvor mennesker kan være i fred for transporten og de miljøgener, som transporten giver.

I denne forbindelse skal man gøre sig klart, at vel omkring 50 pct. af den kapacitet, der i dag er på vore lastvogne og i vore personbiler, er ledig, når bilerne kører på vejene, og også i togene er der en stor ledig kapacitet. Det må vi gøre noget ved. Vi har i Danmark ikke reelle trafikproblemer, hvis vi kan tillade os at køre rundt med så stor en ledig kapacitet.

Det vil altså sige, at stimuleringerne til at udnytte kapaciteten ikke er tilvejebragt.

Vi er i Det Radikale Venstre meget tilfredse med, at vi er nået så langt, som vi er, med denne »Trafik 2005«. Men det er også klart nok, at virkemidlerne i den ikke er så effektive som ønskeligt. Det har noget at gøre med, at de først kan blive virkelig effektive, når det hele hænger sammen med EU-politikken.

Men det har også noget at gøre med dansk indenrigspolitik – lad det bare være sagt rent ud! Der er nogle holdningsforskelle her. Der er stadig en mangel på erkendelse – især i højre side af salen – af, hvilke virkemidler der skal anvendes. Og jeg tror desværre, at det er sådan for mange i den borgerlige lejr, at det først er, når man holder i bilkøen ude på motorvejen – den 6-sporede formentlig – at man opdager, det ikke er helt tilstrækkeligt kun at satse på bilismen.

Det er derfor, vi nu i tide skal satse på at få udviklet den kollektive trafik. Og jeg tror, at det har noget at gøre med fordomme, at vi ikke bevæger os ud over den gamle standkrig om trafikken: kollektivt eller privat.

Man kan blive bestyrket positivt i, at folk godt ved, hvad det drejer sig om, når man læser den undersøgelse, som HT just har gennemført. Rent faktisk er det sådan, at uanset hvor man bor i landet, vil man være med til at ofre mere på den kollektive trafik. Man er klar over, at den stigende biltrafik er et miljøproblem, som gælder os alle, og som vi må komme ud af så hurtigt som muligt.

Jeg vil opfordre til, at det udmærkede arbejde, som Transportrådet har iværksat, og som nu foreligger omdelt for os i en publikation, bliver fortsat konkret med, at man prøver at vurdere, om det nu også er rigtigt, som det påstås, at jo længere vestpå man bor i landet, jo mere afhængig er man af bil. Det kan godt forstås sådan rent fysisk. Men jeg gætter på, at folk, der bor i nærheden af de større byer, har lige så mange kørte kilometer i egen bil til arbejde som dem, der bor i de vestlige egne af landet. Men lad os få Transportrådet til at undersøge opgaven; så har vi et mere reelt grundlag at diskutere på.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Nu hørte vi hr. Bilgrav-Nielsens tårepersende redegørelse om Østrig og Schweiz. Jeg vil gerne sige, at der er opnået en aftale med Østrig om det ØKOPON-system, som skal sikre miljøet, og som jeg stemte for. Det medfører, at 60 pct. af NOC-værdien nedsættes i perioden 1996 til året 1999. Det var de borgerlige, der stemte for det og gik ind for den opgave for at løse miljøet. Vi var altså med, før det rigtig begyndte at gå galt.

Men det er ikke det, vi skal tale om i dag. Jeg ved godt, hvorfor De Radikale helst vil stå og tale om Schweiz og Østrig og alt det dér, men ikke de lokale problemer. For hvordan løser vi problemet i Danmark? Jeg hørte, at HT-løsningen var De Radikales løsning for København.

Så vil jeg gerne spørge hr. Bilgrav-Nielsen, som er valgt i Jylland: Kan hr. Bilgrav-Nielsen så gå ind for DanBus-systemet i Jylland, som kører på tværs af amterne og dér, hvor jernba-