

[Inger Stilling Pedersen]

Derfor tror jeg, det er utrolig vigtigt, at vi ser på: Hvordan tackler vi så problemerne også i fremtiden? Det er jo rigtigt, som det er sagt, at vi ikke er interesseret i, at der er så mange biler på vejene, at vi ikke kan komme frem. Netop min bil skal jo frem, det er klart, så kan de andre jo blive hjemme. Sådan har vi det nok alle sammen: Hvorfor er der så mange, der kører i dag, når jeg nu lige kommer og skal frem?

Hvis vi alle sammen har det sådan, er det jo klart, at så er det svært at gøre noget ved det. Men jeg tror faktisk, vi kan gøre noget ved det. Hvis vi nu tager den kollektive trafik og spørger: Hvorfor bruger man ikke den kollektive trafik i dag? Jeg overhørte på vej herind i dag et argument: Det var en dame, der fortalte, hvor besværligt det var først at komme til bussen og dernæst at vente på bussen; det tog hende halvanden time at komme frem, hvor hun måske med sin bil kunne have klaret det på 20 minutter.

Det er jo klart, at så er det ikke bare et spørgsmål om, hvad en liter benzin koster, det er et spørgsmål om tid. Selv i Københavnsområdet siger man: Jamen det tager en halv til en hel time længere at komme frem. Den dag, det er muligt at komme frem på nogenlunde samme tid, så er man meget mere tilbøjelig til at bruge den kollektive trafik. Hvis jeg f.eks. skal fra Randers til Aalborg, så kan jeg komme lige så hurtigt derop i tog, som hvis jeg kørte bil, og det gør faktisk, at jeg ikke har lyst til at køre i bil til Aalborg, for toget kommer lige så hurtigt frem.

Jeg tror, det er den vej, vi skal gå, når vi skal prøve at planlægge, at vi virkelig får tiderne til at passe sammen, og ikke som når man skal have besøg fra Sjælland, at så går der en eller anden bus op til færgen, men desværre sådan, at bussen er fremme 20 minutter efter, at færgen er sejlet; og det kan der selvfølgelig ikke laves om på, vel? Så inden vi skælder så meget ud på bilismen, skal vi nok se på, hvad årsagerne er til, at man ikke bruger den kollektive trafik, og så gøre noget ved det og investere fornuftigt i det.

Spørgsmålet er så: Hvilken kollektiv trafik skal det være? Skal det være bus? Eller skal det være tog? Jamen det må man da finde ud af ud fra befolkningsunderlaget. Der er jo ikke nogen fornuft i at sende en stor bus af sted i et område, hvor der ikke er folk nok til at fylde

bussen op. Det skal måske være små busser, der skal køre. Derfor kan man ikke bare sådan stå her og sige det ene eller det andet.

Kristeligt Folkeparti ønsker, at vi fremmer den kollektive trafik, men ikke på bekostning af muligheden for at komme frem i egen bil. Det skal være et valg, man har, i hver situation at sige: Hvad er fornuftigt? Hvornår er det bedst at tage toget? Hvornår er det bedst at tage rutebilen? Hvornår har jeg mest brug for min egen bil? Og så videre. Så tror jeg, at vi virkelig finder frem til en fornuftig løsning.

Det er klart, at vi også må se på, hvad det betyder for miljøet, som det er nævnt nogle gange. Jamen man behøver ikke at forhøje prisen på benzin for at gavne miljøet. Man kan jo også gå den anden vej og investere meget mere i at se på selve bilerne, f.eks. på udstødningen, og det gælder ikke bare privatbilerne, men også busserne.

Der skal være sammenhæng i vores trafik, og jeg synes, at man af redegørelsen får frem, hvor vigtigt det er at satse på det hele.

Hr. Tommy Dinesen nævnedes noget om søtransport, og det er jo klart, at en gammel sømand gerne ser, at vi får nytte af skibene. Det tror jeg at vi alle sammen gør. Men jeg savnede lidt i hr. Tommy Dinesens tale. Hvordan kommer kornet ned til skibet? Det er jo ikke sådan, at skibet kommer ud og henter kornet rundt omkring? Det vil sige, at vi må have nogle transportsystemer, der kan klare dette. Nogle steder kan det være toget, der bruges, og andre steder skal man have nogle biler til at køre, og det er vigtigt, at de veje, der fører ned til vores havne, er gode og sikre, sådan at de ikke ligger på tværs af den øvrige trafik. Vi må altså hele tiden tænke på at planlægge fornuftigt og bruge ressourcerne så godt som muligt.

Så kan man jo diskutere, hvor mange motorveje vi skal have, eller vi ikke skal have. Jeg mener, og det har jeg sagt indtil flere gange, at motorveje er en god ting. De er trafiksikre, og måske bortset fra herovre omkring København, hvor man nok skal have nogle lavere hastighedsgrænser end på en almindelig motorvej, fordi trafikken er tættere, så er det en god investering. Men selvfølgelig skal man ikke have motorveje overalt. Der skal være en fornuftig planlægning, og jeg sagde i formiddags, at aftalen om de motorveje, vi har planlagt, og som er en del af et forlig, ligger fast, medmin-