

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Hr. Niels Anker Kofoed stillede et spørgsmål, som selvfølgelig kan være vanskeligt at svare på, nemlig hvorfor den kollektive trafik ikke kan måle sig med privatbilismen. Det er da indlysende. Vi har en bilpark, som er up to date, moderne og godt teknologisk udstyret med den viden, vi nu engang har, mens vi rent faktisk – lad os indrømme det – har et kollektivt trafiksystem, der i bedste fald er baseret på den teknologi, vi udviklede i 1960'erne, og for jernbanenettets vedkommende kører på et skinneret fra det forrige århundrede. Så tror da pokker, at det er vanskeligt at servere den samme velfærdssydelse til den danske befolkning fra det kollektive trafiksystems side som for privatbilernes vedkommende her i 1994.

Problemet er, at vi har investeret alt for lidt i den kollektive trafik, og at vi har brug for at investere langt mere i den kollektive trafik af hensyn til miljøet. Det havde været noget mere interessant, hvis man fra den borgerlige oppositions side havde rejst en forespørgsel efter den redegørelsesdebat, der handlede om miljøspørgsmålene, så vores diskussion var blevet rettet mod miljøspørgsmålene.

Jeg tror, at mange ude i befolkningen sidder med en stille undren over, at vi en gang til diskuterer vejinvesteringer i stedet for at diskutere, hvilke midler vi rent faktisk vil tage i brug for at nå de mål, som er skitseret i redegørelsen. Det havde været en noget mere fremadrettet diskussion, men det ser ud, som om regeringspartierne og SF må tage den diskussion alene. Det ser i hvert fald ikke ud til, at vi får Venstre, De Konservative og Fremskridtspartiet med i den debat, og det kan selvfølgelig beklages. Men det skal ikke afholde os andre fra at tage den.

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Vi er tilbage i ordførerrækken.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Hr. Niels Anker Kofoed gjorde sig nogle underfundige betragtninger over, hvorfor den kollektive trafik ikke udnyttes mere, end den gør, og nævnte derpå en masse hindringer, der er lagt i vejen for den individuelle trafik. Jamen hr. Niels Anker Kofoed har jo ikke ret i,

at der er skabt en fordel for den kollektive trafik. Sagen er nemlig, at mens der ikke har været nogen vækst i omkostningerne ved brug af privatbilen, har der været en vækst svarende til prisløstigningerne i billetpriserne på den kollektive trafik. Det er en af grundene til, at den er for lidt attraktiv i forhold til det at bruge egen bil, plus en lang række andre forhold.

Det har heller ikke været interessant at udvikle ny teknologi i tilstrækkeligt omfang. Vi kan være glade for, at vi her i Danmark har fået udviklet et IC 3-system, der både er interessant her i landet og internationalt; men det er efterspørgslen efter den slags systemer, der er med til at bestemme, hvor hurtigt de kan udvikles.

Så vil jeg gerne kommentere de dagsordensforslag, der er fremsat, og sige, at hr. Tommy Dinesens dagsorden kan Det Radikale Venstre ikke stemme for, fordi der ikke kan opnås enighed om den i regeringen. Dagsordenen fra Venstre, De Konservative og Fremskridtspartiet er absurd. Den er uden dækning, hvis partierne er seriøse i deres kritik af den offentlige udgiftspolitik, og så er den også uden dækning hos dem selv. Dernæst er den udtryk for en misforståelse af, hvad meningen er med »Trafik 2005«.

Det er rigtigt, at det konstateres i »Trafik 2005«, at der forventes en betydelig vækst i trafikomfanget, især på vore veje; men det er netop derfor, man foreslår en ændret prioritering af indsatsen. V, K og Z gør det modsatte. De siger, at da det kan konstateres, at der kommer en stor trafikvækst, skal vi bygge nogle flere veje – underforstået for at fastholde den høje trafiktæthed – og det er præcis det modsatte, der er brug for. Så det eneste, jeg kan gå ind for i det forslag, er den sidste linje om, at vi går over til næste sag på dagsordenen.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Først lige en bemærkning om den kollektive trafik. Under forhandlingen om redegørelsen sagde jeg helt klart, at de argumenter, jeg har mødt for ikke at bruge kollektiv trafik, næsten altid er gået på, at der ikke var ordentlige forbindelser, og at det tog op til halvanden time ekstra. Derfor tror jeg, at hvis vi har en attraktiv kollektiv trafik, som kører tilstrækkelig tit, så man hurtigt kan komme frem, vil folk også benytte den.