

[Bilgrav-Nielsen]

disse år i en række andre lande. Det er ikke en diskussion om enten-eller, det er en diskussion om, hvorvidt næsten hele den kommende vækst i trafikken skal ske på landevejene, som det er hr. Helge Sanders opfattelse. Det er det, som hr. Helge Sanders dagsorden er udtryk for, og den må vi vende os imod, og den er også i strid med EU's politik.

(Kort bemærkning).

Helge Sander (V):

Jeg ønsker blot at sige tak til hr. Bilgrav-Nielsen, fordi vi nu fik blotlagt, at det, hr. Bilgrav-Nielsen har sagt tidligere på dagen med henvisning til EU, var altså noget selvopfundet. Der står ikke noget om en prioritering i forholdet mellem det private og det kollektive, og det er jeg meget tilfreds med. Og dermed håber jeg, at vi får placeret Venstre i det lys, hvor Venstre bør placeres i denne sammenhæng, nemlig at det blot er en anden vægtning de to trafikformer imellem, vi taler om, og ikke et enten-eller. Selvfølgelig er det et både-og.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Venstre skal sandelig placeres i det lys, som Venstres standpunkter berettiger til. Venstres standpunkt har været, at pengene fosser ud af kassen, og Venstre har i dag stillet et forslag om motiveret dagsorden, der vil sikre, at pengene kommer til at fosse ud af kassen. Man foreslår nye milliardinvesteringer i vejanlæg, og man foreslår nogle omprioriteringer, selv om man ved, at de ikke kan gennemføres, fordi det vil betyde, at regeringens gennemførte lovgivning skal opgives. Det er et stort bluffnummer, det der foregår.

Men Venstre skal sandelig have lov til at stå ved sin politik, og jeg vil gerne være med til at skære den ud i pap. Det fremgår klart, at vi skal opprioritere den kollektive trafik, og at Venstre er imod det.

(Kort bemærkning).

Helge Sander (V):

Igen sniger hr. Bilgrav-Nielsen sig på kanten af det sandfærdige. Der står højt og tydeligt i dagsordensforslaget, at der er tale om en omprioritering, og det har vi jo diskuteret op til adskillige gange hele dagen. Vi taler om penge,

og jeg kan blot sige igen, at når det er således, at man i en periode vil bruge 17 mia. kr. til det kollektive mod kun 5 mia. kr. til det individuelle, taler vi altså om anselige milliardbeløb. Derfor skulle der ikke være nogen problemer i det. Men det, der er væsentligt, er jo, at vi får fastsat nogle tidspunkter for de forskellige strækninger, som man ønsker at gennemføre, og at der ikke bliver tale om nogle kolossale udsættelser – hvilket jeg har spurgt trafikministeren om – for så vidt angår de strækninger, der allerede er besluttet.

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Jeg har også fulgt med i Venstres ordførers, hr. Svend Heiselbergs, forslag om, hvordan man skal finansiere de vejanlæg, som man her lægger op til, og jeg har forstået, at man vil bruge de penge, som regeringen og et flertal i Folketinget har vedtaget at bruge på hjemmeservice.

Men så vil jeg godt spørge Venstre og hr. Svend Heiselberg: Er det ikke sådan, at man allerede *har* forsøgt at bruge de penge én gang, idet man allerede *har* foreslået, at man skulle have omdannet den ordening til en fradragsordning? Og da kunne man jo også tale om, at pengene bare fossede ud af statskassen, for i en fradragsordning har man jo ikke styr på, hvilke økonomiske rammer man taler om. Så her omprioriterer man altså med de samme penge, som man *har* forsøgt at bruge én gang. Er det ikke korrekt forstået?

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det eneste, der sker med den nye trafikplan i forholdet mellem individuel trafik og kollektiv trafik, er, at man i en vis udstrækning råder bod på en række års forsømmelser med hensyn til investeringer i den kollektive trafik. Vi havde gerne set, at der havde været råd til endnu mere; men det afgørende er, at der rådes bod på det.

Dernæst har hr. Helge Sander ingen grund til at kritisere takten i vejinvesteringerne; de er blevet forøget, siden VK-regeringen gik af.

(Kort bemærkning).

Risgaard Knudsen (S):

Da jeg her for et øjeblik siden sad og lyttede