

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Til hr. Tommy Dinesen skal jeg sige, at vi ikke kan stemme for den foreslåede dagsorden. Vi er af den klare opfattelse, at Transportrådet i dag arbejder med de her angivne spørgsmål. Rådet arbejder jo med transportformernes miljøbelastning, og derfor kan jeg ikke se, at der er nogen som helst grund til at fremsætte et dagsordensforslag om det.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jamen jeg synes netop, vejenes miljøbelastning bør vurderes af et uafhængigt organ, og det mangler.

Men ellers vil jeg gerne sige til hr. Stefan Rasmussen, at dette at bruge sin egen oplevelse fra en enkelt bus, hvor der kun var fire passagerer, til de store revolutioner inden for trafikområdet, hører ingen steder hjemme. Problemet med de fire, der sad i bussen, er, at der stod en hel flyvemaskine derude, for hvis der også kun var fire i den, koster det nemlig energi og skaber forurening, og det er nok flyselskabet, der har lavet den fartplan, således at bussen er hængt på.

Man hører tit det med busser, og det er da ganske givet rigtigt, at der er nogle af dem, der bliver benyttet mindre end andre. Men undertiden ser folk dem først, når de kommer tilbage efter at have været på gymnasiet og sat passagererne af og derfor naturligvis er tomme. Ligesom det er modsat, når de unge mennesker skal tilbage.

Derfor skal man lade være med at bruge den slags eksempler. Men det er da rigtigt, at hvis man kunne få 4-5 passagerer i bilerne, når folk kører på arbejde, ville bilen da ikke være så dårlig at bruge. Men det hænger jo sammen med, at de, der har en bil, normalt også vil sidde alene. De vil sidde og mærke, at de ligesom er verdens herrer, eller hvad de nu tænker på. Jeg har kun cykel selv og bruger i øvrigt den kollektive trafik, så jeg klarer mig nogenlunde, og jeg kan da sige, at jeg aldrig er kommet for sent til et møde på Christiansborg i de 13-14 år, jeg har været her nu, selv om jeg har brugt den kollektive trafik.

**Ole Donner (FP):**

Der er gået ca. et år, siden vi havde den sidste store debat om trafik i Danmark, og det var debatten, da planen »Trafik 2005« kom. Da

beskæftigede jeg mig særlig med to områder, nemlig regeringens satsning på den kollektive trafik på bekostning af privatbilismen og motorvejsudbygningen og regeringens manglende visioner på det område, når det store H er udbygget.

»Trafik 2005« handler alt for meget om udbygningen af den kollektive trafik, og at det skal ske på bekostning af privatbilismen. Det fremgår ellers tydeligt af »Trafik 2005«, at 90 pct. af samfundets persontransport og 70 pct. af godstransporten afvikles på vejnettene, og de procenttal er stigende. Redegørelsen beskriver så, at den stigning skal dæmpes og omlægges til kollektiv trafik, og da det er begrænset, hvor meget befolkningen frivilligt vil benytte den kollektive trafik, fremgår det underforstået af redegørelsen, at der skal sættes kraftigt ind med foranstaltninger imod biltrafikken. Sagt med andre ord: Bilismen skal udsættes for kraftig beskætning for at tvinge befolkningen over i kollektiv trafik.

»Trafik 2005« er udtryk for mere og mere planøkonomi og mindre og mindre frivillighed i trafikken. Når udviklingen går i én retning, vil regeringen for enhver pris tvinge den i en anden retning. Bilisterne har i mange år følt, hvad det vil sige at betale de fulde omkostninger og mere til. Jeg så gerne, at brugerne af den kollektive trafik kom til at betale en større del af de omkostninger, der er forbundet med den kollektive trafik. Altså en større overensstemmelse mellem de faktiske omkostninger ved den kollektive trafik og så den pris, brugerne betaler. Brugerne af den kollektive trafik må snart til at lære, hvad det reelt koster at blive transporteret.

Derfor er hovedsigtet med regeringens »Trafik 2005« helt forkert. Regeringen vil for enhver pris tvinge mest mulig privat trafik over i den kollektive. Men det tilfredsstillende blot ikke særlig mange brugeres ønsker. For mig at se må tilpasningen på trafikområdet tage sit udgangspunkt i, at investeringerne knyttes til den faktisk registrerede udvikling støttet af de prognoser, der påviser udviklingen. Det vil sige, at når alt peger på en stigning i vejtrafikken, skal der knyttes flest investeringer til vejene. Lad derfor investeringerne følge med den faktiske udvikling, nemlig ved at investere i vores veje; investeringerne i vores veje skal ske på bekostning af den kollektive trafik.

Jeg har ikke noget imod kollektiv trafik; jeg benytter hver dag kollektiv trafik fra Frederiks-værk til København, og det koster mig halv-