

anden time hver dag. Det gør ikke så meget, fordi jeg kan udnytte tiden til at sidde og læse diverse bilag og forslag. Det undrer mig egentlig, når hr. Tommy Dinesen siger, at han aldrig er kommet for sent til et møde, trods det at han i fjorten år har brugt kollektiv trafik. Men selvfølgelig – hvis man tager hjemmefra dagen før, så har man jo en chance!

Hr. Tommy Dinesen nævnte også tomme og halvtomme busser. Det er også rigtigt, og det er jo noget, som befolkningen gerne deltager i debatten om. I Frederiksværk har vi en bybus, der bliver kaldt Onkel Toms Hytte. Det er nok, fordi der som regel kun er chaufføren.

Jeg ønsker ikke den kollektive trafik nedlagt, men der skal være større overensstemmelse mellem det, det koster, og det, som brugerne betaler.

På samme måde kunne det også være rart, om der på bilområdet blev en bedre tilpasning mellem de investeringer, der foretages på vejområdet, og den brandskatning, som bilismen udsættes for. Færdiggørelsen af det store H-projektet løser mange af trafikproblemerne, men ikke dem alle. Der mangler stadig mange kilometer veje, førend en tilfredsstillende dækning af landet er til stede.

De investeringer vil Fremskridtspartiet gerne være med i. Det er jo ikke sikkert, at der skal bygges motorveje alle steder; man kunne klare noget af det med motortrafikveje. Skal der bygges motorveje, ser vi gerne en kombination, så der bliver en del privatfinansiering eventuelt kombineret med en afgift for at benytte disse veje.

Trafikministeren talte om, at sikkerhed og miljø skulle prioriteres højere, og så sagde ministeren, at der skulle være forbedrede forhold for dem, der bor langs de store veje. Hvis ministeren mener noget med det, synes jeg, man snarest skulle få fastlagt, hvor de forskellige linjeføringer skal være, for det er uholdbart for de mennesker, der ejer matrikler, hvor der ligger en tracé eller der måske ligger en tracé og man ikke ved noget om det. Derfor synes jeg, at man snarest muligt skulle få de traceer i orden.

Hr. Heiselberg taler om, at vi skal have flere kilometer motorveje. I den forbindelse er det jeg siger, at vi gerne vil være med til at gøre det store H færdigt. Vi synes, det er en skandale, at man ikke er færdig nede ved Guldborgsund, så derfor er vi med, hvis der kommer et forslag om lige præcis med hensyn til Guldborgsund at få det store H gjort færdigt.

Til sidst skal jeg sige, at Fremskridtspartiet ikke kan støtte nogen af de foreslåede dagsordener.

**Vibeke Peschardt (RV):**

Jeg havde glædet mig til at høre hr. Ole Donner sige det, han plejer at sige, når man taler om motorveje: Jyden han er stærk og sej – nu skal vi ha' motorvej. Men han sagde det ikke i dag.

Han sagde til gengæld noget, jeg så vil gentage. Han sagde, at det er kun et år siden, at Folketinget sidste gang behandlede redegørelsen »Trafik 2005«. Og så fortsætter jeg: Og det kan ikke undre, at Venstre og De Konservative nu kommer med en forespørgsel, der er meget konkret. Man vil have tidsfrister på – det fremgår af dagsordenen – og man vil antagelig også have penge på.

Trafikministeren har lige så konkret redegjort for regeringens planer på trafikinvesteringsområdet, og her er der ikke sket noget, siden Folketinget sidste år drøftede trafikplanen.

Det Radikale Venstre står bag ministerens redegørelse om de udbygninger af vejnettet, der er vedtaget, og som er i færd med at blive ført ud i livet. Jeg tænker især på regeringens beskæftigelsespakke på 800 mio. kr., der vil udgøre hovedparten af anlægsmidlerne i dette århundrede. Det handler, som jeg sagde før, om nye omfartsveje, der letter trafikfordelingen, byforbedringer, sortpletarbejder, trafikinformatik og støjdemping, sikring af jernbaneoverkørsler og cykelstier langs med hovedlandevejnettet. Det er det, der ligger i pakken på de 800 mio. kr., som ministeren har beskrevet det, og det er det, vi går ind for.

Det er jo en kendt sag, at Det Radikale Venstre har et mildt sagt ambivalent forhold til motorveje, og det har vi i hovedsagen af miljømæssige grunde. Det er ingen hemmelighed, at vi ønsker transporten lagt over på skinner i stedet for at have den kørende på gummihjul. Så enkelt kan det egentlig siges. Men det betyder jo ikke, at vi ikke forholder os til trafikproblemer, der hvor de opstår på grund af for mange biler.

Helsingørmotorvejen, som skal til første behandling i morgen, er et eksempel herpå. Når vi har sagt ja til den, er det, fordi den indgår i beskæftigelsespakken, og fordi gennemførelsen af den vil betyde, at en række hårdt belastede veje i nærheden af motorvejen lettes for trafik, der så at sige flyttes derover, hvor de hører hjemme, nemlig på motorvejen. Det er ganske enkelt mere trafikikkert.