

V og K ønsker både tidspunkter og antagelig også penge sat på de konkrete veje, der er nævnt i dagsordenen.

Jeg vil svare: Det Radikale Venstre har den opfattelse, at de midler, der skal sættes af til trafikpolitikken i dette århundrede, i hovedsagen skal gå til den kollektive trafik. Det er de 9 mia. kr., der er sat af i rammeaftalen om DSB, og som ligger i finanslovsforliget fra november.

Det plejer jo at være V og K, der beskylder regeringen for at bruge for mange penge. Her er det sjovt nok lige omvendt: V og K ønsker afsat milliarder til investering i disse motorvejsprojekter. Det er også V og K, der almindeligvis er bekymret for flaskehalse på arbejdsmarkedet og gør regeringen opmærksom på, hvor slemt de mener det står til. Jeg vil i den forbindelse bemærke, at hvis man skulle binde sig til yderligere investeringer i den klasse, som ønskes nu, kunne det være, at skrækvisionen om flaskehalsene bliver til virkelighed.

Det Radikale Venstre var inderligt modstandere af de nordjyske motorveje, der jo indgår som en del af Storebæltsforliget, som Det Radikale Venstre ikke deltog i. Jeg vil foreslå, at man, hvis man skulle være lidt konstruktiv, byttede de nordjyske motorveje, som efter vores opfattelse er helt overflødige, ud med nogle af de forslag, som nogle i dag har stillet, og som de finder er vigtigere. Det vil vi gerne være med til.

Danskerne elsker deres biler, og der skal holdningsændringer og strukturændringer til, før den kollektive trafik bliver så tiltrækkende, at den bliver et fornuftigt alternativ til bilerne. Det har vi arbejdet for i mange år, og det vil vi ved vores få mandater blive ved med at gøre.

Vi kan ikke støtte de foreslåede dagsordener.

Jette Gottlieb (EL):

Det er overhovedet ikke overraskende, at når De Konservative og Venstre stiller en forespørgsel om, hvordan det går med »Trafik 2005«, handler det ikke om, i hvilket omfang planen følger sin målsætning. Nej, så handler det naturligvis om, hvordan regeringen har tænkt at fremskynde en videre udbygning af det overordnede vejnet.

Asfaltfeticisterne slår til igen, og de får let spil. Der er nemlig absolut ikke nogen modsætning mellem de borgerliges erklærede politik og regeringens politik i praksis.

»Trafik 2005« anfører i den pæne del, den dér med målsætningerne, f.eks.:

»På kort sigt bør indsatsen rettes mod omlægning af transport til mere miljøvenlige

transportformer og mod effektiviseringstiltag. På længere sigt må der arbejdes mod at mindske det generelle behov for transport.«

Og videre:

»Prisen på transportydelser skal i højere grad afspejle de samfundsmæssige omkostninger forbundet med transporten.«

Og endelig:

»Det er regeringens opfattelse, at den kollektive trafiks stadig forværrede konkurrence-situation må vendes.«

Det er jo mægtig pæne formål, som selv jeg kan støtte. Det har regeringen nu haft halvandet år til at vide hvordan, og her kommer regeringens sande politik så for en dag. Den går nemlig stort set ud på det modsatte: sikring af stadig flere vejanlæg.

Blandt de mest overflødige, som er blevet behandlet i denne folketingsperiode, kan nævnes de nordjyske motorveje, Randers Ringboulevard, og i morgen skal vi behandle Helsingørmotorvejen. Det er koblet sammen med, at man skærer ned på Kystbanen, lukker Gedserbanen, lukker Løgstørbanen, så mere gods må over på lastbil, udbygger motorvejen Kolding-Esbjerg og lukker stationer på banen samtidig. Og lur mig, om ikke de også kommer stikkende med resten af motorvejen Århus-Herning – i det fredede område! Og hvad med Århus-Holstebro og til Hanstholm? Mon ikke nogle også vil komme med forslag om udbygning heraf til motorvej?

Dernæst sikrer man sig mod nedsættelse af den samlede transportmængde gennem drastisk forøgelse af kørselsfradragene og støtte til firmabilordningen.

Skrotningspræmierne sikrede begyndelsen til udbetalingen til en ny bil. Hvad med, om man i stedet for havde udleveret et antal årskort til den kollektive transport?

Benzinpriserne er de relativt laveste i mange år. I det samme tidsrum er taksterne på den kollektive transport steget og steget. Skulle benzinen være steget i samme takt som den kollektive transport i de sidste 15 år, ville 1 liter i dag koste 16 kr. Ikke nogen dårlig tanke!

Når jeg siger, at bilerne ikke betaler for deres udgifter, er det, fordi jeg regner det hele med, ikke bare anlægs- og driftsudgifter på vejene, men også det tilskud, der sker i form af transportfradragene, men også de ulykker, der sker på vejene, og også de omkostninger, der opstår ved, at folk kommer på hospitalet som følge af de pågældende ulykker. Også forurenings-