

I relation til de mange milliarder, som bilismen hvert år lægger i statskassen, og den store og betydningsfulde andel af den samlede trafik, som bilismen udgør, burde det nok være muligt at fremrykke flere investeringer i vejnettet.

Nogle politikere har den romantiske opfattelse, at jernbanerne kan stå for en langt større andel af persontransporten, end de gør i dag. Men jeg tror ikke, at jernbanerne i nævneværdigt omfang kan stå for en større andel, end de gør i dag, heller ikke hvad angår godstransporten. Selv om jeg godt kunne ønske mig, at en større andel af godstransporten kom over på jernbanerne, viser alle erfaringer, at det er og bliver ønsketænkning.

Fly- og skibstrafikken er rimelig udbygget i dag. Her er det nok snarere politikerne, der lægger hindringer i vejen for en bedre udbygning, f.eks. mellem Helsingør og Helsingborg, hvor DSB har monopol. Der har politikerne stukket en kæp i hjulet på en alternativ rute, nemlig Mercandias, en rute, som med mange afgange og til langt lavere priser end DSB's kunne have tilført befolkningen og kunderne på denne rute bedre service. Mercandia har i årevis forsøgt at komme ind på det marked. Det er beklageligt, at politiske beslutninger skal stå i vejen for en bedre trafikdækning på denne rute. Jeg håber inderligt, at DSB's monopol på ruten kan brydes.

På Kattegat må den fri konkurrence afgøre, hvilke ruter der overlever, og hvilke der ikke gør. Jeg mener, at det som udgangspunkt er forkert, når politikerne bestemmer, at Århus absolut skal have en færgerute, og DSB konkurrerer med sine egne ruter ved at gå ind i et samarbejde med KatLink.

Lad det frie initiativ og virkelyst vise vejen frem. Når private kan drive færgeruter på Kattegat og tilmed tjene penge på ruterne, er der ingen grund til, at politiske beslutninger skal forstyrre sunde og gode forretninger.

Jeg erklærer mig enig med forslagsstillerne i, at undersøgelserne omkring større trafikanlæg skal være tilbunds gående, og når undersøgelserne så er tilendebragt, mener jeg også, at befolkningen burde spørges. Når man kan sende et kompliceret traktatforslag om Den Europæiske Union ud til folkeafstemning, er der efter min opfattelse heller ikke noget i vejen for, at en afgørelse om store trafikanlæg kan lægges ud til folkeafstemning.

Havde Øresundsforbindelsen f.eks. været til folkeafstemning og var blevet vedtaget – hvad

den selvfølgelig ikke var blevet – havde man dog haft en folkelig opbakning bag det projekt, som der nu er så stor modstand imod.

Det er jo ligesom underforstået i denne forespørgsel, at afgiftsstrategien skal bruges som et aktivt politisk virkemiddel til at tvinge befolkningen over i den kollektive trafik, som efter nogle politikeres opfattelse passer til befolkningens ønsker, men som befolkningen ikke kan anvende.

Den kollektive trafik har en vigtig samfundsopgave i større bysamfund og på hovedstrækninger ude i landet, men heller ikke andet. Og en stor del af den befolkning, der bor på landet eller i de mindre bysamfund, kan aldrig få en ordentlig og tilfredsstillende trafikdækning. I så fald skulle der med 10 minutters mellemrum køre en bus fra hver bondegård, og så ville bilen nok alligevel blive det billigste transportmiddel.

Forespørgslen er også rejst til skatteministeren, og her kunne jeg godt tænke mig at vide, om det ikke snart var på tide at omlægge en del af bilisternes ublu afgifter. Miljømæssigt set forurener bilerne jo ikke særlig meget mere, efter at der er kommet blyfri benzin og katalysatorer har fjernet det meste af forureningen. Og nu kommer der tilsyneladende også et nyt dieselbrændstof, som næsten er forureningsfrit. Så heller ikke her bliver der tale om miljømæssige belastninger.

For mig at se må folk betale de omkostninger, der er ved de forskellige trafikformer, og det vil sige, at brugerne af den kollektive trafik må til at lære, hvad den koster, og så må de betale noget mere.

Til slut skal jeg sige, at vi ikke kan støtte nogen af de fremsatte dagsordensforslag.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Jeg vil gerne takke fru Margrete Auken for svaret, men jeg vil da gøre opmærksom på, at de kulturtilbud, jeg taler om, aldrig har ligget ude i landsbyerne. F.eks. har Det Kongelige Teater, Odense Teater osv. jo aldrig ligget der. Og det kommer altså til at koste mere, hvis man vil derud.

Og uddannelsestilbudene, f.eks. gymnasier osv., har heller aldrig ligget derude. Det vil sige, at der igen er nogle grupper, der bliver ramt af ekstra transportomkostninger, som måske kan dækkes, men sandsynligvis ikke, og det gør, at disse uddannelsestilbud bliver forbeholdt de mennesker, der bor i byerne.