

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det er godt nok et spørgsmål til fru Jette Gottlieb, og derfor vil jeg spørge fru Jette Gottlieb, om fru'en ikke er enig i det, jeg nu siger til hr. Kaj Ikast om, at det jo ikke er styring som sådan – den dér behårde sovjetstyring – vore to partier er fortalere for, men planlægning, og jeg synes ærlig talt, at planlægning er en god ting.

Samtlige partier i det her Folketing stemte jo i sin tid for noget, som SF havde foreslået, nemlig en trafikplan frem til år 2005, og alle var enige om, at den form for styring, man før i tiden har haft her i Danmark, har været det rene anarki, hvor nogle folketingsmedlemmer fik en Storebæltsbro, andre fik nogle nordjyske motorveje, og så var der en enkelt, der fik en flyveplads et eller andet sted. Det var den eneste form for trafikplanlægning, man havde i det her land. Den tid vil vi godt være foruden.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Jeg troede, at den store planlægning, den store planøkonomi hørte en svunden tid til, men det gør den tilsyneladende ikke i fru Jette Gottliebs parti.

Sagen er jo den, at det vigtigste er at tage hensyn til forbrugere; det er ikke at lave en stor, forkromet samfundsplan om, at trafikken skal se sådan og sådan ud med de og de miljøhensyn. Det er at tage hensyn til den enkelte, og den enkelte har nogle gange brug for bilen og andre gange for toget.

Lad os tage et eksempel: I hovedstadsområdet kan det bedst betale sig at tage toget til arbejdet. Derfor er det vigtigt, at man får udbygget togdriften, togskinneerne og togforbindelserne i hovedstadsområdet, så man kan komme hurtigere og oftere til arbejdet med nogle bedre tog, og dér vil vi godt være med til at lægge nogle penge i DSB, så DSB bliver et konkurrencedygtigt alternativ for de mennesker, der pendler til og fra arbejde.

Men på mange andre områder kan det altså bedst betale sig at bruge bilen, og det er derfor, man her skal have en helhedspolitik, og man skal ikke bare lave de her store, forkromede planøkonomiske planer, som udelukkende tager hensyn til det, som fru Jette Gottliebs parti godt kan lide: den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil godt bekræfte, at det, Enhedslisten gør sig til talsfolk for, er planlægning med inddragelse af alle de samfundsmæssige faktorer og herunder ikke mindst de miljømæssige.

Det var bl.a. det, der kom til udtryk i »Trafikplan 2005«. Og det er jo ikke et år siden, at vi netop i en dagsorden bekræftede – der var nogle, der undlod at stemme, men der var ikke mange, der stemte imod – at den målsætning, der var skitseret i »Trafikplan 2005«, var en målsætning, man stod bag, nemlig nedbringelse af CO₂-udslippet til det niveau, det var i 1988.

Hvis man har den holdning, og hvis man har den overordnede målsætning, så er man også nødt til at træffe beslutninger, der svarer dertil, og herunder hører altså også, at man laver en trafikplanlægning, som lægger op til det. Det kan altså ikke nytte noget, at man ikke tager hensyn til den udvikling, som er et resultat af de øvrige beslutninger, man tager, som f.eks. hvor høje benzinpriserne skal være. Hvis den private bilisme i samme omfang som den kollektive trafik skulle betale for de udgifter, den påfører samfundet, skulle benzinpriserne være dobbelt så høje.

Arne Melchior (CD):

Jeg starter med en fodnote:

Hr. Tommy Dinesen er totalt på vildspor – og det er jo ikke så godt i trafikken – når han siger, at der var nogle folketingsmedlemmer, som fik en Storebæltsbro. Det er ikke bare hele Folketinget, det er hele Danmark, der får den, og det er hele Danmark, der bliver glad for den.

Og så over til dagens debat:

Alene den omstændighed, at der findes en 4-års-aftale om DSB mellem partier repræsenterende både regeringen og oppositionen og altså et stort flertal af befolkningen, og at denne aftale i oktober i år kunne opdateres i enighed mellem alle disse, er et godt resultat for det samarbejdende folkestyre. Og når det sker på et spørgsmål om kollektiv trafik, som vi alle ved er et noget kontroversielt område, så er det en succes, at det kan lykkes.

Jeg er nu ikke helt så begejstret for den supplerende aftale som visse herrer. Jeg er ikke i tvivl om, at når den kom til se sådan ud, skyldtes det ikke mindst den hetz imod DSB, der var her i efteråret i en del af pressen, som havde ledende artikler og læserbreve om DSB som et stort underskudsforetagende, om DSB, som