

nogen som helst indvirkning på noget som helst.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Vi er fuldkommen enige med SF i, at det ville være bureaukratisk, det her. Vi billiger heller ikke sådan et system med bompenge, men vi kan se, at der åbenbart er flere og flere politikere, der roser det system og vil arbejde på det. Og så er det, vi siger, at hvis det partout skal gennemføres, så bliver man altså nødt til ikke bare at sige: Det er så bare en ekstra beskatning af borgerne, nu skal vi kradse flere penge ind fra borgerne.

Vi ønsker, at når man laver brugerbetaling for at køre i byerne, som det reelt handler om, eller andre steder, så må der i den samme fase ske det, at man også letter skattetrykket for borgerne, og her altså for privatbilismen. Det er klart, man kan ikke bare med skyklapper på sige, som SF ofte gør, at vi skal have flere kroner i kassen – det er også regeringens ideologi – og så glemme, at vi faktisk allerede har verdens højeste skattetryk i Danmark. Det er jo klart, at det hænger sammen, siger vi.

Arne Melchior (CD):

I en meget set tv-reklame ser man en bager fra Kohberg. Han siger ikke ret meget. »Hvad skal jeg egentlig sige?« spørger han. Så tænker han sig om, og så siger han: »Det smager godt«, og så er den reklame færdig. Den har fået en variant, som i hvert fald var på skærmen i morgen-tv i dag. Det er to Kohbergbrød, der mødes, og det ene siger til den andet: »Vi mødes i Skive.«

Begge disse reklameudformninger kunne jeg bruge i denne her debat. Hvad skal jeg sige? Det går jo meget godt. Og to trafikpolitiske ordførere møder hinanden, og den ene siger til den anden: Vi er jo på rette spor. Sådan er det faktisk.

Det går jo i hvert fald godt med planlægningen af og forsøgene på forbedring af den kollektive trafik. På 10 måneder, venner, er der bevilget 11 mia. kr. til materiel alene. Det er aldrig forekommet i Danmarkshistorien før. Dertil kommer så dobbeltspor København-Ringsted og baneudretninger og de faste forbindelser, som ministeren har været inde på det, kæmpe fremskridt for trafikken, herunder også for den kollektive trafik.

Så ved jeg godt, at fru Gottlieb lige straks vil bede om en kort bemærkning og sige: Jamen

går det godt nok da, når du siger, at det går godt? Går det godt nok? Tja, det kan man jo altid tygge lidt på. Hvornår er noget godt nok? Hvornår er nogen god nok? Det kan jo altid laves bedre, men retningen er da rigtig.

Selvfølgelig kan man komme og sige, at de dobbeltspor København-Ringsted skulle vi have planlagt og begyndt at investere i for fem år siden. Ja, men det er jo altså ikke politikernes opgave, det er ikke Folketingets opgave at finde på det. I så fald måtte DSB være kommet og have sagt til os: Det vil gå sådan og sådan, og der vil blive brug for det og det. Vi har jo ikke afvist noget i den retning. For mit eget partis vedkommende kan jeg sige, at så længe jeg har været her – og det synes nogen snart er for længe, længe er det i hvert fald – har mit parti aldrig stemt imod en ny investering i kollektiv trafik.

Vi skylder noget til privatbanerne. Nå, den fik fru Peschardt ikke fat i. Jeg gentager: Vi skylder noget til privatbanerne. Det kan jeg godt skrive under på. Men der er jo en del i vejen med dem, først og fremmest at de bærer deres navn med urette. De er ikke en pind private. Jeg kunne bedre forstå, hvis de tog navneforandring til lokalbanerne eller regionalbanerne.

Og jeg kunne da godt stille et forslag om, at disse regionalbaner under det falske navn overlades til amterne. Amterne var jo i fjor syge for at få fat i mere af vejnettet – og det fik de også, ganske usagligt – men det ville være meget mere sagligt at sørge for fra amternes side, at pendler- og lokaltrafikken kunne gå bedre inden for deres område. Det var måske en idé, hr. minister? Det kan jo være, at Socialdemokratiets amtsfolk vil være glade for, hvis de kan få den at tygge på i amterne.

Det afgørende er, at selv om vi i dag drøfter den kollektive trafik, så vil jeg råde den kollektive trafiks folk til ikke at forsøge på at hive bilisterne ud af deres biler og sælge dem og skrotte dem – det lykkes ikke alligevel.

Den kollektive trafiks folk skulle hellere koncentrere sig om at lave den kollektive trafik optimal inden for de bevillinger, de har, og de er altså ikke så små. De skulle sørge for, at der er præcision, at der er de rigtige frekvenser, og at der er den rigtige service; det er dér, det skorter. Det er den menneskelige faktor, mere end det er denne sammenhæng i økonomien. Sandheden er jo, at vi er snart kollektivt transporterende og snart individuelt. Snart er man