

Ja, det er da heller ikke nok. Men så skal man jo også være villig til at foretage forbedringer.

Der kommer flere i den kollektive trafik ved hjælp af Storebælt og Øresundsforbindelsen, end alt det venstrefløjens har foreslået i hele dens levetid. Det store spring var en 50-procents forøgelse af jernbanetrafikken på langdistance, da man indførte og åbnede for jernbanen over Storebælt. Jeg garanterer for, at der kommer endnu mere, når vi åbner Øresundsforbindelsen.

Lad os så sige, at den kollektive trafik kommer til at virke på begge sider; jamen så kommer der endnu mere kollektiv trafik, for så vil Københavns Lufthavn blive Skandinaviens største med en 24-25 mio. gæster, som bliver bragt dertil af kollektiv trafik og af bilerne, for vi havde i den borgerlige regering den indstilling, at begge dele skulle være ligestillet, og derfor brandskattede vi ikke bilen. Det er her, man laver fejlen sammen med venstrefløjens: Man brandskatter konstant bilerne.

Pinsepakken gjorde det, som jeg sagde før, 1.100 kr. dyrere at køre bil om året, 50 øre pr. liter benzin betød en betydelig større grænsehandel, endvidere har jeg lige fået statistikken fra i går angående salg af nyregistrerede biler, og det er gennemsnitligt gået ned med 1.000 biler om måneden på grund af pinsepakkens dårligere skattemæssige forhold, når man skal købe bil. Jamen det er en konstant jagt på bilisterne. Det gennemførte vi andre ikke. Vi forsøgte at holde begge dele nogenlunde lige.

Vi ved godt, at vi ikke kan klare den kollektive trafik i landområderne, og det har vi vidst altid i dette Folketing; men uanset det, så skal man både på den ene måde og den anden måde have præciseret, at DSB skal hjælpes og DSB ikke dur i små samfund. Det burde man vide. Og hver eneste gang der skal spares på DSB, så skal det gå ud over Vestbanen. Min højtærede kollega deroppe i Thisted, hr. Svend Heiselberg, skal have nedlagt banen hver gang, og det har han skullet de sidste 30 år. Den er heldigvis endnu aldrig blevet nedlagt.

Jeg er da ikke så sikker på, om det ikke havde været bedre, om man havde ladet bilerne beholde de 90 mio. kr., ministeren har lavet forlig med Enhedslisten og SF om, eller direkte havde ladet dem gå til den kollektive trafik. Og dér vil jeg faktisk sige, at så skulle det have været til busholdepladser og en ekstra forøgelse af X-busserne, som vi har i Jylland, og som kan

køre på tværs af amterne. De har jo haft succes, og de har haft fremgang i trafiktallene.

Derimod må vi nok sige, at en meget stor del af den kollektive trafik har ikke været afstemt. Selv om man lavede et meget stort pr-nummer ud af, at bus og bil skulle køre efter samme takstsystem, så har man altså ikke fået dem koordineret ordentligt. Jeg har aldrig fået så mange klager som efter sidste køreplan, fordi mange var upræcise.

Og så har vi vores helt store problem: pendlerne omkring København. Det er unøjagtighederne i de sidste år, som har gjort pendlerne utilfredse, og når pendlerne i Københavnsområdet bliver utilfredse, så stiger bilismen, det kan ikke undgås.

Det var ikke, fordi det tog lang tid at købe de nye S-tog. Dem købte vi. Men der var meget stor modstand her i Folketinget mod at købe en ny form for tog, nemlig enakslede. Og jeg er glad for i dag at have fået ros af Socialdemokratiet for, at det var det rigtige tog og det rigtige miljøtog.

Men vi har ikke fået løst pendlerens problemer, og så længe vi går og giver penge til Fyn, til Svendborg og til Odense, når vores problem i den kollektive trafik er Københavns Hovedbanegård, så må vi tage os sammen og lave et forlig, der siger: Nu gør vi det, og nu gør vi det med det samme.

Det nytter ikke noget, at vi bliver ved med, at alle forsinkelser starter på Københavns Hovedbanegård til begge sider; dermed mener jeg altså både nord og vest. Det vil smitte af på den måde, at færre og færre vil anvende den kollektive trafik, og dermed er det gode samarbejde, vi skabte i den borgerlige regerings tid, faldet fra hinanden. Mikset mellem bil, bus og tog er nu en nødvendighed, og vi har set, efter at vi har fået de gode, lange forbindelser på landjorden, at flyforbindelser bliver der færre og færre af. Det kan vi så være kedde af, men det giver jo et billede af, at danskerne gerne vil benytte den kollektive trafik, hvis den er effektiv, hurtig og behagelig.

Dermed siger jeg ikke, at man skal lave alt, selv om man har flertal for det, og det har vi set et meget typisk eksempel på: Vejnettet var meget stærkt delt mellem stat, amt og kommuner; så lagde man vejene over til amterne, og amterne lagde noget over til kommunerne, og det har medført, at hverken amterne eller kommunerne har råd til at vedligeholde vejene.