

de skal stå ved den, men mig bekendt er der ikke noget, hvad skal vi sige, anerkendt ekspertbelæg for, at der er nogen grund til at drosle ned på trafikens miljømål, og det er præcis dem, vi overhovedet ikke holder i Danmark, og hvor det altså også kniber med at få regeringen til at ville leve op til, at de skal holdes.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg konstaterer med tilfredshed, at hr. Arne Melchior ikke tog afstand fra den miljøanalyse, som er i den rapport, vi diskuterer. Hr. Arne Melchior nævnte, at han havde sin erkendelse – sin lidt specielle erkendelse – omkring CO₂-problemet. Den skal jeg ikke blande mig i. Men jeg synes, det er tilfredsstillende, at vi så i det mindste er fælles om at sige, at den her rapport er lødig, hvad angår miljøanalysen. Det er da et fremskridt, hvis CD ikke tager afstand fra rapporten på det punkt. Men jeg skal ikke blande mig i hr. Arne Melchiors egne erkendelser.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg er ikke ekspert nok til hverken at godkende eller ikke godkende den miljøanalyse. Efter min forståelse betyder det uendelig lidt med CO₂- og partikeludslip fra trafikken, uendelig lidt. Det har været vildt overvurderet. Men jeg er som sagt ikke ekspert på det.

Så er jeg da glad for, at fru Auken og jeg er enige om cykelstier. Jeg tror ikke, der er nogen trafikminister, der har søgt så mange bevillinger til cykelstier, som jeg gjorde i mine 4 år. Godt nok kom De Radikale, uanset hvilket beløb jeg satte på, altid med et overbud på 10 mio. kr. ekstra, og det var jeg med glæde villig til at nikke ja til.

Jeg kan slet ikke se, at der er nogen problemer, og vi skal selvfølgelig blive ved med – og det vil ministeren bestemt også gøre fra sin stol – at give alle trafikformerne en chance. Hvilken trafikform man vælger, må komme an på, hvor mange eller hvor meget der skal transporteres. Hvor meget haster det? Hvordan er vejret? Hvor langt er der? Hvad er der råd til i den forbindelse? Hvor friske skal varerne være, når de kommer hjem, eller personen? Det er ikke altid, man kan cykle. Hvis man skal til et sølvbryllup, så er det altså svært at cykle derhen, uden at festdragten kommer noget i uorden.

Derfor sagde jeg stærkt: Et både-og til kollektiv og individuel trafik og ikke et enten-eller.

Anden næstformand (Henning Grove):
Fru Vibeke Peschardt som ordfører.

Vibeke Peschardt (RV):

Det er absolut en meget interessant debat, vi har her i dag om den kollektive trafik. Jeg har siddet oppe på mit kontor og hørt det meste af den, og man kan jo sige, at vi kommer vidt omkring, og at det måske er lidt »alt godt fra havet«.

Jeg tror, jeg vil starte – og det er man jo helt fri til at gøre – et helt andet sted end det, jeg har hørt andre gøre, og så vil jeg sige, at her i landet bruger man under 1 pct. af de samlede udgifter på den kollektive trafik.

Den kollektive trafik er efter Det Radikale Venstres opfattelse et velfærdsgode. Det er til stede for alle de mennesker, som ikke kan betjene sig af biler. Dog må man sige, at cykler også indgår på en eller anden led. Men det er i virkeligheden her, jeg synes vi skal tage fat, fordi det er her, vi både til denne her finanslov og måske også de efterfølgende får problemerne.

Når vi kigger bredt ud over den kollektive trafik, er det altså tog, busser og privatbaner, og jeg vil godt tage dem hver for sig.

For det første vil jeg sige om togtrafikken – vi har jo i denne her udmærkede redegørelse fået beskrevet alt, hvad der er sket inden for de områder; det behøver jeg ikke at gentage – at togtrafikken jo alligevel med åbningen af Storebæltsforbindelsen har bevist, at den er i stand til at tiltrække kunder. Hvor vi i masser af år har set kunderne forsvinde, ser vi nu kunderne komme tilbage.

Hvis det skal fortsætte, bliver man altså nødt til at tage fat i de bevillinger, den kollektive trafik får. Vi bruger samlet omkring 5 mia. kr. på det her. Til sammenligning giver vi altså 10 mia. kr. i børnetilskud, og jeg ved ikke hvor meget til at betale renter af gæld osv.

Men her er det faktisk sådan, at hvis togtrafikken og den kollektive trafik skal hænge sammen, bliver vi nødt til at gøre noget ved matrielsiden. Vi bliver nødt til at gøre noget ved det, som togene kører på, nemlig skinnerne. Der er det jo ikke så rart, hvad vi har set, at på sidste års finanslov blev de penge, der egentlig skulle være brugt til skinner, tror jeg, brugt til noget andet. Det betyder faktisk, at den regularitet, der skulle være i togene, ikke virker. Vi har en regularitet på mellem 80 pct. og 85 pct. på det danske skinnet. Det er for dårligt, og