

skal bygge nogle veje, jamen så skal de bygges. Så er det, vi forhandler om, hvor hurtigt de kan bygges, hvor hurtigt vi kan få penge til sagen.

Det andet, jeg vil sige, er, at jeg tror, vi står os ved i det her lands trafikplanlægning, som også trafikministeren på så fortræffelig vis har redegjort for, at vi har en rimelig god balance, at vi hele tiden prioriterer den kollektive trafik. Det er jeg enig med SF i. Men at vi da også husker, at hele landet jo ikke er, om jeg så må sige, i stand til at blive betjent med kollektiv trafik over det hele, og at der derfor er behov for for at sikre en god erhvervsmæssig, beskæftigelsesmæssig og transportmæssig udvikling, at vi også har en vejbetjening.

Må jeg sige til hr. Jørn Jespersen, at denne aftale også lever helt og fuldt op til regeringsgrundlaget. Hr. Jørn Jespersen skal huske hele citatet fra regeringsgrundlaget. Der står, at ved fremtidige beslutninger om udbygning af den kollektive trafik prioriteres investeringer, der fremmer den daglige, regelmæssige brug af kollektiv trafik frem for individuel transport. Altså at prioriteringer i den kollektive trafik primært sigter på at øge den kollektive trafik i nærområderne, herunder også i pendlerområderne.

Det synes jeg da også at det her forlig sammen med alle de andre gode aftaler, vi har haft igennem årene, på udmærket vis lever op til.

Må jeg sige til hr. Arne Melchior: ...

Formanden:

Meget kort.

Statsministeren (Poul Nyrup Rasmussen):

Jeg kan tilslutte mig hr. Arne Melchior's udlægning af teksten.

Margrete Auken (SF):

Det er selvfølgelig tarveligt at spørge statsministeren om noget, han ikke ved noget om.

Men jeg vil godt lige sige, at det danske motorvejsnet er det mest udbyggede i verden. Vi har i årene frem til 1999 investeret i forholdet 6:1 i veje, altså hvis vi tager det på anlæg, i forhold til, hvad der er investeret i anlæg på kollektiv trafik.

Så fik vi i 1999, fordi man bl.a. havde forceret udbygningen – jeg vil ikke sige forceret, for det var en god idé at gøre det færdigt til Frederikssund, men der var ikke sat én krone af. Der var ikke sat én krone af. Det måtte tages fra Banestyrelsens anlægsvedligeholdelse. Det var rent underslæb; det var ikke engang efterslæb.

Det var de regninger, som vi med glæde betalte, og vi finansierede dem. Det var dengang, der var en finansminister, der insisterede på, at der også skulle finansieres, før man fik lov til at være med til noget, og vi gjorde det. Men vi gjorde det i dyb tillid til, at blandt andet den daværende finansminister havde sagt, at når vi så kom frem til nu, ville vi kigge på nyting, altså på anlæg, der ligger præcis på den pendlerside, som statsministeren gjorde opmærksom på her, og det er også den, vi snakker om.

På pendlersiden er der næsten ingenting sket. Der ligger dramatiske krav om forbedringer på strækningen Roskilde-København. Så ved jeg godt, at trafikministeren har fået et blødt punkt, der hedder Glostrup, og han vil slet ikke høre, hvad der bliver sagt. Det tager vi ikke ind her. Men man er på pendlertrafikken fuldstændig i bund.

Den oplevelse, vi får, er, at hvis der er 5-10 minutters ventetid på en motorvej, så er det en katastrofe, som der skal gøres noget ved omgående. Hvis derimod folk står som sild i en tønde i pendlertogene, og nu siger jeg noget, jeg ikke håber jeg kommer til at sige nogen sinde igen, så bliver de betragtet som andenrangsmennesker, men prøv at komme på Peter Bangs Vej Station, når toget kommer fra Veksø, og se, hvordan folk næsten må løbe op og ned ad perronen for overhovedet at få maset sig ind kl. 8.00 om morgenen.

Men det er ikke et problem, synes statsministeren, fordi de er jo nødt til at tage toget, og derfor skal de jo nok blive ved med at gøre det.

Jeg vil godt bede statsministeren om at kigge på forholdet mellem anlæg til vej og anlæg til bane i hele statsministerens periode. Han vil finde et forhold også frem i tiden, der hedder 6:1.

Jørn Jespersen (SF):

Nu er der altså for nylig besluttet at bruge over 5 mia. kr. på trafikken.

Jeg vil på den baggrund gerne have statsministeren til at redegøre for, om der i de beslutninger er nogen som helst ting, som forbedrer situationen for pendlerne fra Kalundborg og ind mod København, fra Nykøbing Falster, Vordingborg og Næstved ind mod København. Er der overhovedet forbedringer? Eller er forholdet det, at regeringen har brugt over 5 mia. kr. på trafik uden at bruge én øre på forbedring for pendlerne?

Og i forlængelse af det: Er det regeringens intentioner, at der i den kommende tid skal foreta-