

kommande penge, det kan jeg ikke lade være med at nævne her, som vi har fået igennem de effektiviseringer, der er foregået i DSB, og som den tidligere regering iværksatte. Det sker, fordi de udbud, vi har lavet, og den konkurrencesituation, vi har skabt med hensyn til DSB, har gjort DSB så konkurrencedygtig, at vi nu kan høste frugterne og investere dem i vedligeholdelse i stedet for. Det synes vi er en smuk cirkel, vi på den måde får ud af det.

Men det handler ikke kun om kapacitet og regularitet. Det er rigtigt, som flere har sagt, at vi har et seriøst prisproblem i Danmark. Der er alt for stor forskel i prisudviklingen i den kollektive trafik i forhold til det, det koster at køre bil, og det bliver vi nødt til at gøre noget ved på en eller anden måde.

Vi arbejder i Det Radikale Venstre i øjeblikket på forskellige modeller, der skal sikre det her. Vi har ikke lagt os fast, men noget af det, man kan overveje, er på et tidspunkt at få omlagt hele vores afgiftssystem, så man f.eks. i stedet for at have en meget høj registreringsafgift, der gør det svært for fattige familier at købe en bil, så siger, at det simpelt hen skal koste noget at køre på vejene i stedet for.

På den måde må man lave en anden slags system, hvor man får det samme ind til staten, men hvor balancen mellem de forskellige transportformer bliver forskellig fra, hvad den er i dag. Jeg har med stor glæde noteret mig, at Vensstres ordfører, hr. Svend Heiselberg, havde et flammende, brændende indlæg for kørselsafgifter i Jyllands-Posten her forleden. Det var godt nok for lastbilerne i første omgang, men man kunne håbe, at det på et senere tidspunkt kunne føre til mere.

Vi har fra radikal side foreslået en fastfrysning af taksterne i den kollektive trafik med det samme, ikke pristalsreguleret, som i det forslag til vedtagelse, der er, men en reel fastfrysning, fordi vi synes, at vi nu har nået en smertegrænse, men vi forstår, at Enhedslisten og SF og Socialdemokratiet ikke ønsker at gå så langt, og det er fair nok.

Kl. 15.00

Så er der altså den tredje problemstilling, jeg synes, der er i det her, og det er planlægningen, dvs. samspillet mellem banerne og de andre kollektive transportformer. Der tror jeg, at ordførerne fra alle partier hurtigt kan blive enige om, at ikke mindst i hovedstadsområdet har vi et gevaldigt problem med at få lavet en samlet plan-

lægning for den kollektive trafik, så systemerne spiller med hinanden og ikke mod hinanden.

Det er for Det Radikale Venstre at se de fire udfordringer, altså kapacitet, regularitet, prisen for at bruge ydelserne og endelig planlægningen. Vi håber, at vi i regi af den store aftale, vi lavede i går, kan få has på de første problemer. Vi håber, at vi med et bredt flertal i Folketinget kan få gjort noget ved den prisbalance, der i øjeblikket er mellem bilisme og kollektiv trafik, sådan at det bliver billigere at tage den kollektive trafik, for vi skal jo heller ikke glemme, at der er en million husstande i Danmark, der ikke har bil; det er 40 pct. af befolkningen, der ikke har noget alternativ til den kollektive trafik. Det er dem, man rammer, og det er typisk de fattigste. Det er dem, man rammer, når taksterne i den kollektive trafik stiger. Det er ikke rimeligt.

Endelig håber vi, at hele den Strukturkommission, der arbejder nu, vil kunne hjælpe os med at få en bedre regionalplanlægning på det her område.

Til sidst vil jeg bare sige, at der ligger et forslag til vedtagelse. Det Radikale Venstre er faktisk enig, som det vil fremgå, i størstedelen af det, der står, men vi er ikke sikre på, at man skal binde sig til at udbygge nærbanerne her og nu. Jeg synes faktisk, der er andre ting, der trænger sig mere på, f.eks. at vurdere, om letbaner kan gå ind i et samspil i de store byer – det var med i et tidligere udkast til vedtagelsen – og måske spille sammen med den metro, vi har i København. Så det vil vi nødig binde os til nu. Derfor undlader vi at stemme til det.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Nu vil jeg såmænd slet ikke komme ind på det bedrøvelige forlig, Det Radikale Venstre har skrevet sig ind i, og ansvaret for mordet på byfornyelsen og alt det der. Det ligger uden for dagens debat, men det kan jeg love hr. Martin Lidegaard, at vi desværre nok bliver nødt til at vende tilbage til ved anden lejlighed.

Men jeg har et spørgsmål med hensyn til det forslag til vedtagelse, som ligger, for er det med det som grundlag ikke lidt for tyndt at sige, at man ikke kan stemme for teksten, når man faktisk er enig bortset fra et enkelt ord, nemlig vedrørende nærbaner? Kunne det måske hjælpe Det Radikale Venstre, hvis vi fra forslagsstillernes side tilkendegiver, at det selvfølgelig er noget, der må undersøges og drøftes? Der er jo ikke sat