

B. Spørgetiden

Anden næstformand (Henning Grove):
Som det fremgår af dagsordenen, er der i dag ingen spørgsmål til spørgetiden.

Bortfaldet spørgsmål

Spm. nr. S 1849

Anden næstformand (Henning Grove):
Spørgsmål nr. S 1849, der er stillet til udenrigsministeren af hr. Svend Aage Jensby, er taget tilbage af spørgeren. Spørgsmålet, der hermed er bortfaldet, lød således:

Til udenrigsministeren (21/4 99) af:
Svend Aage Jensby (V):
»Vil udenrigsministeren oplyse, om der inden for de sidste tre år, men inden den 1. februar 1999, over for Danmark er fremsat anmodning/forespørgsel om udsendelse af ét eller flere flådefartøjer med henblik på deltagelse i internationale operationer, og i bekræftende fald hvilke flådefartøjer der er tale om?«

Skriftlig begrundelse

Spørgsmålet har tidligere været stillet skriftligt to gange, uden at der er blevet givet en besvarelse af spørgsmålet.

Den næste sag på dagsordenen var:
2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 53:
Forespørgsel til justitsministeren og forsvarsministeren [om retsforfølgning af landsforrædere, der forsynede det tidligere DDR's efterretningstjeneste med informationer].
Af Peter Skaarup (DF) m.fl.
(Forespørgslen anmeldt 22/4 99).

Anden næstformand (Henning Grove):
Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Forhandling om redegørelse nr. R 16:
Trafikministerens redegørelse af 25. marts 1999 om den kollektive trafik.
(Redegørelsen anmeldt 25/3 99. Redegørelsen givet 25/3 99. Meddelelse om forhandling 25/3 99).

Forhandling

Poul Andersen (S):

Jeg synes, der er grund til at rose ministeren for en utrolig god redegørelse. Det er jo sådan, at man sidder og spekulerer på: Har vi virkelig nået alle de ting? Ja, det er også rigtigt, det har vi besluttet, og det kommer så efterfølgende; for det er jo det, der er karakteristisk ved det store område her: at en hel del af effekten først kommer på et senere tidspunkt.

Jeg synes, vi har nået nogle gode resultater omkring hovedstaden, hvor vi er ved at få det bundet godt sammen. I de større byer fremgår det jo også klart og tydeligt, hvilken effekt Storbæltforbindelsen har haft, og vi har fået den store persontransportfordel, der er ved den, udbygget på en rimelig måde. Også på landdistriktområdet har vi nu fat omkring igangsætning af nogle konkrete initiativer.

Når man sidder og læser redegørelsen, finder man også ud af: Ja, vi har besluttet det med S-togene. Det kommer så i løbet af de næstkommende år og vil sandsynligvis få, bare det med det nye materiel, en enorm effekt. Jeg har sådan for sjovs skyld prøvet at dykke lidt ned i, hvad det har betydet for Lollandsbanen. Lollandsbanen har jo fået nyt materiel, og i 1998 fik den alene på den baggrund en fremgang på 12,5 pct., og det viser sig, at effekten stadig væk holder ved i år, nemlig at der i de tre første måneder er en effekt på yderligere 6,5 pct. Det er egentlig meget godt at skrive sig bag øret i forhold til de forhandlinger, vi forhåbentlig snart skal i gang med omkring nogle nye, flerårige aftaler.

Hvad er det så for nogle krav, vi skal være opmærksomme på i fremtiden i forhold til det kollektive trafiksystem? Der er vi enige i, at det er kvalitet, det her handler om, hvad der også er påvist i forhold til Lollandsbanen, som jeg har fremdraget som et eksempel. Punktigheden skal blive bedre, vi skal også have nogle hurtigere forbindelser imellem de enkelte byer, en hurtigere drift på togene, og sidst, men ikke mindst det, som ministeren har igangsat nu, nemlig at få kunderne bedre inddraget, at få behovet beskrevet bedre, så vi også kan få det mere implementeret i de beslutninger, der skal træffes i årene fremover.

Ser vi på hovedstaden for at kigge på det, vi rent politisk kunne forestille os ligesom var de manglende elementer, hvad det er for nogle incitamenter, der skal til i fremtiden, ja, så er der jo klart peget på, at vi har kapacitetsproblemer i forhold til København-Ringsted. Det arbejdes der på. Der er igangsat undersøgelser af det, og der er også foreslået nogle etapeopdelinger af selve projektet, herunder også selve banegården i hovedstaden.

Ser vi på de større byer, mener vi, at vi her skal have fokuseret yderligere på at få den elektrificering videre udbygget, dels i Nordjylland, og dels mangler vi også strækningen til Esbjerg. Og et andet vigtigt element er jo togstrækningen til Kalundborg; dér er rejsehastigheden simpelt hen for langsom, og det er også her, vi bør fokusere på nyt materiel. Det samme gør sig gældende i det sydsjællandske område.

Landdistrikterne, som jeg var inde på før, har vi jo fået lavet en aftale om i forbindelse med pinsepakken, hvor der nu er afsat midler, og hvor vi får fokuseret på igangsætning af nogle fleksible systemer. Men ellers er det jo her, vi må sige, at privatbilen i stor udstrækning er det bærende element.

Ny teknologi vil også være en forudsætning for, at vi kan forøge kapaciteten både på vores jernbanestrækninger og også på busområdet, her informationsmæssigt osv. Sikkerhedssystemet ATC er også et af de elementer, vi vægter utrolig højt at få med i de kommende forhandlinger.

Trafikknudepunkterne, som vi er i gang med, med udbygning af et bedre sammenfald med busser, privatbiler, cykler osv., jamen det er helt essentielt i forhold til, at folk føler sig trygge ved, at man kan koble tingene ordentligt, og at vi også på den måde får det bedre udnyttet.

Støjpuljen har ministeren i sin redegørelse ikke nævnt så meget om. Vi mener, at vi skal fortsætte i hvert fald mindst på det niveau, som vi har nu, for at vi kan få dæmpet støjen fra den øgede trafikmængde, der er i det kollektive trafiksystem på jernbaneområdet. Det er vigtigt, at vi fortsætter den proces politisk, som vi har vægtet i forhold til, at vi vælger noget miljørigtigt materiel og stiller krav omkring det, også til fremtidens transportmidler.

Arbejdsdelingen imellem stat, amt og kommune er jo noget af det, der er givet løfte om skal diskuteres, men jeg vil godt sige, at de signaler, der har været fra amterne, eksempelvis når vi har snakket om det med overtagelse af sidebanerne, at man her ser muligheden for at nedlægge dem og indsætte busser, at det er ikke noget, vi i Socialdemokratiet går ind for. Derfor er det jo altså også et spørgsmål om, at der bliver en fortsættelse af den proces, som vi umiddelbart ser med hensyn til det koordinerende i forhold til det kollektive trafiksystem.

Vi ser frem til at få en ny flerårig aftale for jernbanen, men sidst, men ikke mindst også for privatbaneområdet.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Hr. Poul Andersen talte pænt om miljøvenlig trafik og talte også pænt f.eks. om sidebanerne. Jeg er ganske enig i det synspunkt, som hr. Poul Andersen udtrykte.

Jeg synes, der var ét spørgsmål, som ikke blev omtalt, nemlig dér, hvor folk er flest, København, de store byer. Det er dér, vi har de massive problemer. Hvad er det, regeringen forestiller sig vi skal gøre i de områder, f.eks. i Københavns Kommune, hvor et flertal af husstandene ikke har en bil? Det er et socialt problem, det er et miljømæssigt problem. Hvad er strategien dér? Skal vi lade stå til, skal vi have mere os? Skal vi stadig væk lade den del af befolkningen, der ikke har en bil, sakke agterud på de områder?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg vil da gerne sige, at det er jeg fuldstændig enig med hr. Søren Kolstrup i, at det er netop i de større bysamfund, der skal satses på den kollektive trafik, og det er også netop det, ministeren i sin redegørelse har gjort utrolig meget opmærksom på. Det er vi enige i.

Men det piner mig da lidt, at hr. Søren Kolstrup ikke selv kan huske, hvad det var, vi indgik forlig omkring med pinsepakken: netop en styrkelse af den kollektive trafik også i Københavnsområdet, netop en videreførelse af S-toget, ringbanen. Vi er i gang med minimetro, tiltag den vej rundt, og at få det koordineret også på længere sigt, så man har et fælles takst-system forhåbentlig, så man kan bruge både bus, S-tog og minimetro i fremtiden. Så det mener jeg da vi er meget bevidste omkring.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Ja, ringbanen er hr. Poul Andersen og jeg jo enige om, men mener hr. Poul Andersen så, at når vi har fået metroen og vi har fået ringbanen, så kan vi sige slut, prut, finale, så har vi løst trafikproblemerne i København?

Er det Socialdemokratiets opfattelse?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Nej, jeg mener såmænd ikke, at vi når endemålet på den måde, og det bliver da også spændende at se Enhedslistens stillingtagen, når vi skal til at diskutere en videreudbygning af minimetroen, hvad jeg ikke mener vi kommer uden om, når vi begynder at nærme os slutfasen, og om man vil stå bag ved den. Der er selvfølgelig også andre elementer. Det her er det, der er i gang på nuværende tidspunkt, men effekten får vi først i det øjeblik, tingene er færdige, og det ligger jo nogle år ude i fremtiden.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg håber, det var rent drilleri fra hr. Poul Andersens side det dér med at sige, at det store initiativ, der så skulle komme fra Socialdemokratiets side med et videre forløb i København, var viderebygningen af metroen. Jeg mener: Jeg tror nok, at vi kommer til at tabe ret mange penge ned i det hul i forvejen. Jeg håber, at det var rent drilleri. Jeg vil ikke sige, at hr. Poul Andersen skal gå op og sige, at det var det, men jeg går ud fra, at der er en anden opfindsomhed på spil end den dér undergravning af København.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Ja, jeg bliver nødt til at konstatere, at jeg synes, Socialdemokratiet, hvad angår bytrafikken, har

behov for lidt inspiration, og jeg skal gerne bidrage til den.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Det er jo rart at se, at når man trykker sådan lidt på knapperne her, så giver det også en vis effekt. Jeg vil da gerne sige, at det er en af de ting, der også er igangsat. Det er jo Hovedstadens Udviklingsråd, der nu også skal kigge på netop det her område for at få udnyttet det kollektive trafiksystem endnu bedre.

Jeg vil da ikke undlade at sige, at der er mange elementer, som kommer i betragtning i forhold til det kollektive trafiksystem, og derfor er det ikke urealistisk, at vi på et tidspunkt står og skal træffe en afgørelse om eksempelvis en udvidelse af minimetroen. Så jeg glæder mig da til det tidspunkt, hvor det skal diskuteres.

Svend Heiselberg (V):

Venstre har den opfattelse, at vi i Danmark skal have en veludbygget og velfungerende trafikstruktur, og hertil hører naturligvis en udbygget kollektiv trafik. Det har vi altid været interesseret i.

Vi har sammen med andre partier været med til at lave mange aftaler herom. Vi har dog ikke den samme skråsikre opfattelse, som trafikministeren giver udtryk for: at kollektiv trafik er løsningen på alle vores trafikproblemer. For Venstre skal den kollektive trafik være et attraktivt tilbud, ligeledes skal der være attraktive forhold, så man kan være selvtransporterende, og Venstre ønsker ikke at lægge yderligere hindringer i vejen for privatbilismen.

Vi har den opfattelse, at for at få flere passagerer over i den kollektive trafik skal der være konkurrence mellem offentlige og private. Vi har også den opfattelse, at private transportelskaber kan være med til at begrænse offentlige investeringer, og her har jeg svært ved at forstå, at trafikministeren modsætter sig det, og at kun et begrænset antal konkurrenter må komme ind på transportmarkedet, jævnfør busloven.

Nok taler trafikministeren om mere kollektiv trafik, flere skal bruge tog og busser, men trafikministerens rendyrkede socialisme går forud for konkurrence til trods for, at det vil føre til flere pendlere. Vi ved det ikke, siger ministeren, det vil måske skade DSB, hvis vi åbner for mere konkurrence, og den indstilling gør vel, at vi ikke får vedtaget en buslov.

Ministerens aggressioner over for private trafikelskaber ses jo af, at kun passagerer, der benytter offentlige transportmuligheder, kan få glæde af den særlige 10-procents-rabatordning, som er indført, hvilket formentlig er i strid med EU's konkurrenceregler, men det vender vi så senere tilbage til.

Opriktig talt så ved vi jo ikke, hvad ministeren vil og kan gøre for den kollektive trafik, for ud over tre tog til Nærumbanerne og en aftale med venstrefløjen om ringbaner omkring København og om nogle vandbusser har ministeren jo ikke formået at komme igennem med nogen større forslag. Ikke engang det forslag til et nyt jernbanespor mellem København og Ringsted, som ministeren har foreslået, kan hendes parti stå samlet om.

Vi står i den helt specielle situation, at DSB ikke engang har en rammeaftale – den skulle jo have været vedtaget inden finanslovaftalen for 1999 – og privatbanerne kører nu på deres 3. år uden rammeaftale. Hvordan skulle de kunne tilrettelægge fremtiden?

Hvordan går det med elektrificeringen for DSB? Hvad sker der med de store planer herom i Jylland? Jeg synes, at vi med rette kan spørge, om danskerne får nok for de 5 milliarder offentlige kroner, som vi hvert år gennem tilskud bruger til den kollektive trafik. Og jeg forstår godt, hvis de i Finansministeriet for tiden tager en dyb indånding, når det drejer sig om nye bevilninger til den kollektive trafik.

Jeg beklager, men jeg føler, at det er nødvendigt, at jeg taler med kritisk røst, og det hænger sammen med, at ministeren mangler politisk overblik. Ministeren vil helst arbejde sammen med venstrefløjen, men skal der skaffes bevilninger, er det de borgerlige, der skal lægge stemmer til, og det ved de godt i Finansministeriet, og de ved også, at vi ikke leverer stemmer til en hvilken som helst oppustet ballon.

Venstre har, som jeg indledte med at sige, været med i alle de store trafikplaner, men vi skal jo videre, kære minister, og det kommer vi ikke ved at aflevere ganske vist velskrevne rapporter.

Ministerens aggressioner over for privatbilismen forstår vi ikke. Privatbilismen betaler årligt ca. 36 mia. kr. i forskellige skatter og afgifter, og de skal hele tiden trues med nye afgifter med henvisning til, at bilisterne i stedet for at tage bilen bare kan tage tog eller busser. Den køber vi ikke, minister, ligesom vi heller ikke vil ligge under for det oppustede miljøhysteri.

Venstre ønsker attraktive kollektive trafiktilbud, men det skal efter vores mening ikke ske på bilisternes bekostning. Vi har brug for gode tog, gode busser. Vi har brug for holdbare transportplaner. Vi skal være åbne over for konkurrence. Vores opfattelse er, at DSB skal koncentrere sig mere om at transportere passagerer og mindre om den underskudsgivende godstransport. I øvrigt vil jeg gerne sige, at DSB har udviklet sig til det bedre, og det viser sig jo også ved, at flere og flere fravælger fly til fordel for DSB.

Kaj Ikast (KF):

Dette område er jo et, hvor vi igennem en meget lang årrække har haft de samme ordførere, i hvert fald for en hel del partiers vedkommende, og dermed har det også givet nogle meget store forlig og bragt megen stor enighed på banen, som har givet nogle meget store resultater. Jeg tænker her særligt på Storebælt, jeg tænker på Øresundsforbindelsen, og jeg tænker på købet af de nye S-tog i København og udbygning af motorvejsnettene. Og så havde vi en lang overgang et meget godt samarbejde om privatbanerne og jernbanens udbygning.

Ja, jeg vil gerne sige til Enhedslisten, at det ikke er meget af den slags, de har deltaget i, og fru Margrete Auken har nu heller ikke været den store deltager. Det skete i den borgerlige regerings tid, heldigvis, for der skal et vist mod til at sætte det i værk, men det er nok de største forbedringer for den kollektive trafik, der er lavet herhjemme.

Indtil dato har vi kunnet se, at DSB konstant har sat kunder til på grund af, at man nedlægger stationerne, gør dem ubemandede, og folk ønsker ikke at stå på en station og blafre med hundredkronesedler og trække deres billetter i en automat. Derved har man undermineret de ydre områder, og man har ikke skabt en effektiv kollektiv trafik, som vi gerne ville have fortsat med.

Nu har man jo efterhånden siddet i godt 6 år, og udviklingen er, at selv om man har lavet forlig med SF og Enhedslisten her for nylig og brugt 200 mio. kr. af de afgifter, man har lagt på bilerne – jeg regner med, at man har taget de 200 mio. kr. fra de 2 mia. kr., man fik, da man lavede pinsepakken – er der intet forandret.

Vi har maksimalt 10 procent kollektiv trafik i landområderne. Vi har her i København vel 30 procent og i forstæderne omkring 28 procent.

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 kedede 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.

Vi skal passe på med den kollektive trafik, at vi ikke lægger så meget ud til amterne, at de ikke kan klare opgaverne, så de små strækninger med kollektiv trafik ude i landområderne bliver totalt ødelagt. Hvis den udvikling på de små DSB-banestrækninger, som vi har set i den sidste tid, fortsætter, er der ingen kunder tilbage.

Jeg vil gerne sige, at Det Konservative Folkeparti er klar til at arbejde videre med for den kollektive trafik. Vi har været klar siden december til at lave det store forlig om en 6-års-aftale, hvis ministeren vil have det – vil hun have 8, får hun også det – for den kollektive trafik. Vi er klar til forhandling, vi ved godt, hvad vi vil have lavet, og jeg tror også, vi kan finde en nogenlunde effektiv metode. Men det kræver jo nok, at ministeren skipper de partnere, hun har i øjeblikket, og går over til de borgerlige partier, ligesom tilfældet var før i tiden.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg har nu tre korte bemærkninger: hr. Søren Kolstrup, hr. Poul Andersen og fru Margrete Auken.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Det er jo en fantastisk situation, hvis der kan opstå konkurrence i dette Folketing om at give den kollektive trafik et løft. Især var det betegnende, at hr. Kaj Ikast til sidst, efter at have nævnt den jyske Vestbane m.m., som jeg bestemt også støtter, sagde: Dér, hvor lakmusprøven skal stå sin prøve, er, om man vil noget for pendlertrafikken.

Så fik jeg et bud, nemlig at der skal ske noget med Københavns Hovedbanegård. Javel, javel, men hvilke andre instrumenter vil Det Konservative Folkeparti støtte sig til, når man nu skal tilbyde sig over for ministeren? Jeg vil jo også tilbyde mig over for ministeren, så der bliver jo en vældig dans omkring hende. Men hvad er hr. Kaj Ikast til? Københavns Hovedbanegård er én ting, og hvad mere?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg tror, jeg hørte forkert, da hr. Kaj Ikast berørte forholdene i landdistrikterne.

Selvfølger er det her, privatbilerne kan tage den store del, men derfra og så til, at der ikke skal være nogen kollektiv trafik! Jeg har sikkert hørt forkert, for der skal da være en eller anden

form for tilbud til dem, der ikke har bil, skolebørnene osv. Det vil jeg da gerne have bekræftet, også med hensyn til Odense-Svendborg. Alt skal vel ikke foregå i København og på Sjælland? Der er vel også pendlere både på Fyn og i Jylland, der skal tages hensyn til?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg kan slet ikke forstå, hvorfor hr. Kaj Ikast var så vred og så så bister ud. Jeg kan fortælle hr. Kaj Ikast, at SF med glæde støttede jernbanen på Storebælt, som jo har fået al den ros, som jeg synes, den fortjener, og vi er også glade for jernbanen på Øresund – meget glade.

Det var da også vidunderligt at høre hr. Kaj Ikast gøre så meget ud af det, der nu skal gøres for pendlere, også i Københavnsområdet, og for Københavns Hovedbanegård. Jeg vil sige til trafikministeren, at hvis hun kan få hr. Kaj Ikast til at overvinde sin allergi over for at være sammen med os andre – selv om der er noget, der tyder på, at det kniber – lyder det, som om vi faktisk kunne enes om ret meget på det her punkt. Så der er ingen grund til andet end at krybe til fadet, som det hedder, og komme i gang med at lave det forlig. Hr. Kaj Ikast vil simpelt hen drukne i velvilje.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Fru Margrete Auken vil gerne være med til tog under Storebælt og tog under Øresund, men hvem betaler dem?

Det er jo således, at der er lavet en aftale for jernbanen på Øresundsforbindelsen, så der er en fast minipris på 200 mio. kr. for hvert lands jernbaneselskaber på Øresund. På Storebælt betaler jernbanen 560 mio. kr. om året – en favørpris – og hvem betaler den store del? Det gør bilerne, for ellers kunne det ikke have ladet sig gøre at bygge den. Men det har fru Auken aldrig forstået, og det er derfor, vores samarbejde ikke er så godt, for jeg skal altid betale for hendes fornøjelser. Sådan er det, men det er jeg ikke spor vred over, bare det giver et ordentligt resultat, som vi har set det hidindtil.

Til hr. Poul Andersen om den kollektive trafik: Jamen vi har faktisk en meget dårlig kollektiv trafik på landet. Det er kun få steder, man kan bruge den til og fra arbejde, når der er en tredeling af arbejdstiden på en virksomhed, og det er synd. Vi burde kunne lave en buslov, der

tog højde for det, og vi må finde ud af det på et eller andet tidspunkt.

Vi har ofret mange millioner i årenes løb på undersøgelser af trafikken og kollektivtrafikken i landområderne, men vi har aldrig fået nogen virkelig effektive resultater. O.k., telebussen er kommet, og teletaxaerne er kommet, men skal der komme det store gennembrud, skal der være mere frihed i busloven, for busser er jo også kollektiv trafik. Det er somme tider, man glemmer, at det kun er statslige foretagender, der driver kollektiv trafik.

Til hr. Kolstrup: Dengang jernbanedelen ikke kunne betale jernbanen fra Københavns Lufthavn ind til København, betalte broen, og da godsjointen ikke kunne betale, betalte broen. Og hvorfor? Fordi vi absolut ville have det, for det bliver den kollektive trafik hovedåre de kommende år. Dengang vi skulle have nye S-tog, købte vi dem, selv om det var under megen larm og protest, at vi gik over til et enakslet system. I det kommende system er vi klar til at udbygge elektrificeringen til Århus og videre til Aalborg og fra Kolding til Esbjerg; det er de to hovedopgaver, vi ser for elektrificeringen. Og så skal vi have bygget Femernforbindelsen, for den vil også løfte den kollektive trafik.

Margrete Auken (SF):

Hvis vi nu kan trække allergierne fra, må man sige, at ministeren sådan set står med et meget godt grundlag for at komme videre.

Men vi er jo ikke i en helt så lykkelig situation, som det kunne tyde på. Danmark og den danske regering har lige fået en ordentlig klamamse i miljøkarakterbogen. På trafikområdet er vi uhjælpeligt bagud i forhold til de miljømål, som vi i den internationale CO₂-forpligtelse har sat os – og hvor den danske regering jo har ført sig frem på det internationale felt som foregangsland – og OECD har på trafikområdet udnævnt os til bagstræbere. Det skal desværre siges, fordi det sætter det følgende i relief.

Det, der gør vores position virkelig slem, er, at vi – og nu taler jeg altså om den danske regering – ved bedre. Vi kan med andre ord ikke engang dække os bag traditionalisme og uvidenhed, og trafikdebatterne her i dag vil demonstrere det på det pinligste.

Først til redegørelsen om den kollektive trafik: Regeringen skal have megen ros for et mangesidigt og grundigt arbejde. Vi står nu med langt flere ideer til, hvordan vi skal få et vel-

fungerende kollektivt trafikssystem, end vi før har haft. Der er lavet et enestående godt stykke arbejde; vi ved meget nu, vi har sat kunderne i centrum, og vi har i langt højere grad indrettet os efter deres behov, hvor der tidligere kunne være en vis tilbøjelighed til at behandle brugerne af den kollektive trafik som de tvangskunder, mange af dem jo er. De er nødt til at bruge den, fordi de ikke har nogen alternativer, men nu ser vi, hvordan man begynder at betragte dem på en anden måde.

Masser af mennesker har oplevet, at bilist-samfundet har frataget dem deres mobilitet. Det drejer sig om den store gruppe i vort samfund, der ikke har adgang til bil, enten fordi de er for fattige, eller fordi de er for unge eller for gamle. De kunne tidligere i stor udstrækning klare sig ved at gå og cykle, men dels er det mange steder blevet for farligt – ikke mindst for børn og gamle – og dels har bilistsamfundet pålagt mennesker meget mere transportarbejde end før. De skal simpelt hen transporteres af andre, og her er de henvist til den kollektive trafik som tvangskunder.

På denne noget dystre baggrund er det altså dejligt at kunne rose regeringen for et fint stykke arbejde. Det er simpelt hen blevet meget mere attraktivt at bruge den kollektive trafik. Man tænker kundenligt, også når det gælder problemerne i de tyndtbefolkede områder, man tænker i kombinationer med andre transportmidler end cyklen og bilen, og det er fint, at hele den samtænkning er kommet ind i billedet.

Med stor ærlighed påviser regeringen endda, at der bruges forholdsvis færre penge på området end tidligere. Med andre ord ville det kun være rimeligt at sætte flere penge af til den kollektive trafik, og når man ser, hvad der presser sig på af store investeringer, især inden for jernbanerne, er det bare med at komme i gang.

Hvis jeg skal nævne noget, jeg mangler i redegørelsen – som jeg altså som sagt næsten kun kan sige noget pænt om – er det, at man skal behandle busser og cykler i byerne på samme kælnede måde, som man længe har behandlet bilerne på i hele landet – altså sige, at de skal kunne komme frem, skal have højeste prioritet. Det er egentlig besynderligt, at vi endnu ikke har set ordentlige vejstrækninger, som kun er for busser og cykler, når man tænker på, med hvilken selvfølge man laver uendelige strækninger, der kun er for biler. Tænk, om man på hovedstrøgene i København – på f.eks. Amagerbrogade kunne det laves uden videre, og

man kunne også lave det andre steder – havde busbaner langs fortovs-kanten, så busserne ikke kom i karambolage med cyklisterne, som skulle være på midten, og de busser, der ikke skulle stoppe, kunne passere hurtigt. Så kunne man lade bilisterne i det omfang, de stadig syntes det var nødvendigt at gøre brug af bilerne, benytte parallelgaderne.

Jeg tror; det ville give en kolossal aflastning, og for den sags skyld også af de veje, der skulle tage bilerne. Mange mennesker ville jo foretrække at bruge et system, der ville være så splintrende effektivt. Man kunne lave det på Amagerbrogade – og jeg tror også, man kunne lave det på flere af brogaderne – så man fik nogle strøg, hvor man faktisk gav den kollektive trafik og cyklerne alle fordelene, på samme måde som vi gør over for bilerne de steder, hvor vi laver motorveje og fjerner alle andre trafikmidler end de firehulede motorkøretøjer.

Ud over at det ville være af meget stor værdi, og at det ville øge buskapaciteten helt enormt, fordi de kunne komme meget hurtigere frem, ville det også være meget, meget billigt. Jeg tror, man f.eks. på Amagerbrogade stort set kunne klare sig med en bøsse maling til afstriking, og i forhold til, hvor mange penge vi nu skal hælde ned i metroen – og vi må jo erkende, at næsten ligegyldigt hvordan og hvorledes, bliver det meget store summer – er det jo herligt at kunne komme med forslag, som virkelig er meget billige og også løser de problemer, vi ikke på anden måde har fået løst.

Alt dette her ville blot fuldende den ellers udmærkede måde, regeringen i øvrigt har redegjort for den kollektive trafik på, og hermed altså ros og tak.

Så meget desto pinligere er det, at al tankevirksomhed holder op, når det kommer til stykket. De konkrete initiativer i redegørelsen er jo ikke for imponerende, og regeringen ved også udmærket, at fremragende kollektiv trafik og andre gode gulerødder ikke gør det alene. Hvis vi skal overflytte folk fra privatbiler til kollektiv trafik, skal der altså mere til end et fremragende kollektiv trafiksystem. Der må også restriktioner på privatbilkørsel til.

Regeringen har tidligere sagt det meget klart; både i Trafikministeriet, i Miljøministeriet og i Skatteministeriet har man sagt det. OECD siger det, og Transportrådet siger det, men nu må regeringsmedlemmerne ikke sige det mere. Miljøministeren må ikke sige det, og trafikministeren må ikke sige det. Sidste gang hørte jeg stadig

skatteministeren sige det, men jeg tror også, han har fået mundkurv på nu. Nu må ingen sige det mere, først når vi får indført roadpricing, men så håber de folk jo, at der går lang tid, før det kommer.

Man påstår jo, at folk bliver sure, hvis de får at vide, at det skal være dyrere eller mere besværligt at køre bil, og det er vel sandt nok. Men det interessante er, at de bliver ikke glade for, at der leffes og fedtes og smålyves for dem, så vi kan lige så godt sige dem sandheden: Det skal nødvendigvis være både dyrere og mere besværligt at tage bilen, for ellers får vi ikke opfyldt regeringens trafik- og miljømål, heller ikke dem, vi har forpligtet os til internationalt. Men det skal selvsagt ske ud fra en samlet strategi, som især skal dreje sig om at lave en ordentlig bypolitik, for det er her, de tunge punkter ligger, og gør man det på den måde, bliver det ikke kun surt; det bliver også sjovt.

Om lidt skal vi atter drøfte nogle overflødige motorvejsforslag. Her er Danmark virkelig foregangsland, for vi har simpelt hen de fleste motorveje, så hjertelig til lykke til de herrer! Vi har de fleste, vi er de førende, og det får vi altså ikke ret megen ros for andre steder end lige præcis hos de herrer. Det er faktisk en skamstøtte, det ved regeringen godt, og vi ved, at den ved, at vi ved det. Det gør bare det hele endnu mere pinligt, og hele det fortræffelige katalog over, hvordan den kollektive trafik kan forbedres på alle leder og kanter, bliver underlig fiktionslæsning – luftkasteller til at pynte på det trafikale mareridt, som jo altså desværre ikke bare er en ond drøm, men kynisk og kortsynet virkelighed.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg hørte fru Margrete Auken nævne busser og cykler, og det overrasker mig ikke. Men skulle taxaer ikke med sammen med busserne? Det er jo også kollektiv trafik, og det er et spørgsmål, jeg gerne vil have besvaret.

Så roste fru Margrete Auken vældig meget den kollektive trafik. Hvad med privatbanerne? Jeg har siden 1996 siddet ovre på mit kontor og været klar til at gå til forhandling, fordi jeg troede, vi skulle have en aftale. De er faktisk blevet udsultet, selv om vi fra borgerlig side har forsøgt at få flere penge til privatbanerne, men det er altså ikke sket, selv om det er en af de væsentligste kollektive trafikåre, der fører ind

til Storkøbenhavn som supplement til alle de andre.

Angående CO₂-udslippet: Hvorfor har vi aldrig hørt fru Margrete Auken sige, at de biler, der kører 100 km på 3 l diesel, ikke skal betale enten den ene eller den anden afgift? En lille Folkevogn, der gør det, koster over 200.000 kr., og da vi var nede at se på Folkevognsfabrikkerne, troede de, den ville koste 80.000 kr. i Danmark.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Fru Margrete Auken siger, at den kollektive trafik kun koster lidt. Det kommer jo an på, hvordan man vurderer det, men den koster rent faktisk 5 mia. kr. i offentligt tilskud om året, så jeg vil ikke sige, at det er lidt.

Og når fru Margrete Auken siger, at vi er det land, der har flest motorveje, må jeg sige: Ja, det betvivler jeg at vi er, det betvivler jeg endda meget stærkt at vi er. Men jeg vil gerne sige, at vi er det land, som betaler mest i skatter og afgifter for at have en bil, og vi er også det land i verden, hvor bilisterne kan sige, at de får mindst for deres penge. Men bilisterne kan i hvert fald føle sig helt trygge ved, at vi fortsat vil arbejde for, at de får nogle gode veje, for det betaler de for, så det vil vi fortsat arbejde for.

Og så kan jeg altså ikke se, hvorfor vi skulle overflytte passagerer fra biler til den kollektive trafik, for hvis folk ønsker at køre i bil, skal de selvfølgelig have lov til det. Og det CO₂-hysteri, som vi overhovedet ikke har noget videnskabeligt bevis for, giver jeg ikke to øre for.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Når vi skal overflytte passagerer, er det, fordi VKR-regeringen vedtog det i 1990, tror jeg det var, så det hysteri har der altså været borgerlige politikere der forstod på det tidspunkt. Men lad det også være sagt, at niveauet er jo heldigvis ikke det samme over hele den borgerlige front, for det her er jo småpinligt at høre på.

Så vil jeg sige med hensyn til flest motorveje: Nej, ikke i absolutte kilometertal, men Danmark er ikke noget stort land, og med antal kilometer pr. indbygger ligger vi vistnok i toppen. Det kan være, trafikministeren kan sige, om der er et land, der er værre; jeg er ikke sikker på det. Men vi ligger altså i toppen, og regnskaberne skal jeg i øvrigt ikke stå og diskutere med hr. Svend Heiselberg.

Jeg vil godt sige til hr. Kaj Ikast, at med hensyn til privatbanerne regner vi da også med, at vi snart får et udspil, vi kan kigge på. Jeg er ikke helt klar over, hvordan det ligger i forhold til amterne – det synes jeg er noget, der ligger åbent i øjeblikket – men nogle af privatbanerne står i hvert fald for en vigtig del af den kollektive trafik. Det kan godt være, andre ikke er rentable nok, men jeg tror, mange af os ser frem til, at vi får en grundig diskussion om dem.

Så vil jeg lige sige, at når jeg ikke vil have taxaerne ud i busbanerne, er det altså, fordi de generer busserne. Jeg er enig i, at taxaerne indgår i den kollektive trafik, og de nævnes jo også i landdistriktsrederegørelsen. Men hvis vi vil privilegere dem, der ikke har så mange penge, at de f.eks. kører meget i taxa og måske er frikørere som hr. Kaj Ikast og jeg, skal vi have et system, som virkelig giver en herlighedsværdi til først og fremmest dem, der bruger cykel og bus, og så skal vi altså ikke have taxaerne til at ligge og køre i busbanerne. Ambulancerne synes jeg godt må køre der, men når vi ser bort fra dem, vil jeg sige, at alt andet vil med det samme forringe systemet. Det kan vi se i de lande, hvor der er mange taxaer; de kan simpelt hen fylde gaderne op, hvis de får det privilegium, og jeg siger det ikke kun for sjov. Vi ved det fra New York, og jeg har også lige været i Athen. Der sidder taxaerne fast oven i hinanden, og det er altså ikke det, vi skal drømme om.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Når fru Margrete Auken taler om herlighedsværdi, synes jeg, hun skulle anbefale folk at flytte på landet, for så slipper de for både kollektiv trafik og alting, men de har en skøn natur, og det hele virker derude. Det var én ting. Jeg vil også gerne spørge om noget med hensyn til, at benzinen er steget. Jeg har været i Tyskland her inden for de sidste 14 dage, og dér holdt den ene danske bil efter den anden og tankede. Pinsepakken betød, at benzinen steg 50 øre pr. liter, og så kører danskerne til Tyskland. Der er i øjeblikket en forskel på mellem 90 øre og 1,07 kr. pr. l på dansk og tysk benzin, så danskerne valfarter til Tyskland, og det vil jo sige, at det giver ekstra kørsel, og folk tager oven i købet også sprit med hjem, eller hvad de nu tager med hjem. Hvis benzinen nu skal helt op på de priser, fru Margrete Auken

snakker om, bliver det jo en ren valfart, og hvad så?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hr. Kaj Ikastrs forslag om, at de fattige bare kan flytte på landet, svarer jo til det, en berømt dronning sagde: Hvorfor spiser de ikke kager, når de ikke har brød? Der er faktisk en del af dem, der gerne vil bo på landet, som ikke kan blive boende – det var også noget, der kom frem på den konference, vi havde om kollektiv trafik i januar, hvor borgmesteren fra Sejlflod gjorde opmærksom på, at det trafikmønster, vi har i dag, faktisk jager de mennesker, der ikke har bil, væk fra landområderne. De kan ikke klare sig uden bil, fordi man har centraliseret handel, kultur og alting, så de gamle er nødt til at flytte.

Jeg synes da også, folk skulle have lov til at flytte på landet. Men det forudsætter jo, at vi har en bedre kollektiv trafik på landet, og det koster mange flere penge end jeg hidtil har hørt, man er villig til at give. Men lad os da gå sammen om det, så også de gamle kan blive boende på landet. Det synes jeg ville være enormt godt, ja, jeg synes faktisk, det ville være et meget, meget stort fremskridt for Danmark, hvis det blev sådan, at det ikke kun var dem, der havde bil, der kunne bo på landet.

Arne Melchior (CD):

Socialdemokratiets ordfører udnævnte trafikministerens redegørelse om den kollektive trafik til at være fortrinlig, uden at han særlig dokumenterede på hvilke punkter, den er så fortrinlig.

Jeg vil også gerne sige tak for redegørelsen, men jeg vil nok benævne den lidt anderledes, idet jeg – det har jeg gjort før – vil minde om om den næstkorteste boganmeldelse i dansk litteraturhistorie. Den lød således: Denne bog indeholder meget, som er godt, og meget, som er nyt. Desværre er det gode ikke nyt og det nye ikke godt. Jeg kan ikke finde ret meget, som er nyt, men det er nok også et for stort forlangende, og jeg vil ikke hævde, at jeg selv eller andre kunne have lavet denne redegørelse bedre; men at den skulle flytte ret meget, kan jeg ikke indse.

Men da vi nu skal debattere den, vil jeg på ny på CD's vegne bekende, at CD er tilhænger af en fremragende kollektiv trafik, hvad frekvenser angår, hvad service angår, og hvad pris an-

går – intet mindre end fremragende. CD, som jeg ikke med urette har udnævnt til bilisternes parti – og jeg håber, det snart går op for nogle flere vælgere, at det er vi – har aldrig stemt imod nogen bevilling til den kollektive trafik, og sandheden er jo den glædelige, at næppe nogen sinde er der investeret så meget i kollektiv trafik som i de sidste 2-3 år, og det skal ministeren og regeringen og vi andre, der bidrager, så sandelig have ros for. Der er ingen problemer dér, og selvfølgelig skal vi have en god kollektiv trafik – både af hensyn til de mange, der ikke har bil, og af hensyn til fremkommeligheden i det hele taget.

Jeg skal gøre opmærksom på, at vi her i landet har ca. 1,8 millioner personbiler og ca. 4 millioner cykler. Jeg skal også gøre opmærksom på, at vi jo omtrent alle sammen optræder snart som det ene og snart som det andet. Derfor kan jeg aldrig forstå, når bilister rakker ned på cyklister og omvendt, for de fleste mennesker i dette land optræder snart i den ene og snart i den anden situation, og sådan bør det også være.

Jeg skal minde om de tre bud for trafikpolitik, jeg i sin tid har formuleret, nemlig de tre ord: Sikkerhed, fremkommelighed og valgfrihed. Det er dét, al trafikplanlægning drejer sig om. Der er ikke tale om et enten-eller, der er tale om et både-og, og det har ministeren jo også forstået. På side 6 i redegørelsen, anden spalte foroven, står der, at i mange situationer består en kollektiv rejse i realiteten ikke blot af én, men af flere forskellige små ture, der skal planlægges og koordineres.

Dermed kommer vi til bilens primat, nemlig at mens bilen fører én direkte fra sted til sted, fra dør til dør, skal man som regel med tre befordringsmidler, hvis man skal bruge kollektiv trafik. Hvis man ikke bor direkte op ad afgangstationen, skal man først transportere sig hen til stationen eller busstoppestedet, og hvis man heller ikke arbejder nær ved ankomststationen, skal man transportere sig herfra og hen til sin arbejdsplads, til sit møde, til sit besøg, eller hvor det nu er, man skal hen.

Dertil kommer – som ministeren har skildret i det, jeg netop har citeret – at det er jo ikke bare lige frem og tilbage. Masser af mennesker, der tager bilen til arbejde, skal bringe ægtefællen på arbejde undervejs, eller de skal bringe et eller flere børn til skole eller institution. De skal måske have svigermor eller en ven med hjem til middag, og de skal måske købe ind på vejen, så de har svært ved at transportere sig hen til bus-

sen eller til toget med to store poser i hånden, eller hvad det nu er, de har købt ind. De skal måske bruge bilen i løbet af dagen på arbejdet eller til besøg, så derfor har bilen selvfølgelig et primat, som ikke er til at slå for selv den bedst indrettede og bedst fungerende kollektive trafik.

Jeg er uenig i ministerens påstand på side 4, første spalte forneden, hvor der står, at det største antal biler i et vist omfang medvirker til at begrænse mobiliteten for andre, bl.a. gående, cyklister, børn og ældre, fordi det bliver sværere og mindre trygt at færdes i trafikken. Det er jeg uenig i, for det – og det, vi skal gøre – er jo netop at adskille den hårde og den bløde trafik. Jeg optræder tit i den tætte trafik i Københavns city på cykel eller som gående, og jeg kan ikke indse, at bilernes tilstedeværelse på nogen måde gør det sværere eller mindre trygt for mig at færdes i trafikken.

På side 6 siger ministeren noget meget vigtigt, nemlig at bedre sammenhæng med individuel trafik bl.a. kræver, at der er sikre og tilgængelige parkeringspladser for cykler og biler i forbindelse med stationer og stoppesteder. Det er fuldstændig korrekt, og derfor skulle ministeren aflægge Nørreport Station et besøg. Her vader man rundt i et forhindringsløb af cykler, også væltede cykler, fordi parkeringspladsen er aldeles utilstrækkelig, og det samme gælder på mange andre jernbanestationer. Det er ikke til at begribe, at det ikke har været muligt at lave især cykelparkeringen, som jo er den billigste, men også bilparkeringen ved mange stationer ude i landet, langt bedre end den er.

Så vil jeg godt sige et par ord om miljøet, som jo selvfølgelig spiller en stor rolle i denne sammenhæng. Jeg skal oplyse, at jeg har liggende et nyt svar fra miljøministeren, hvori det oplyses, at af vor klodes samlede udslip af CO₂ hidrører 7 pct. fra menneskeskabte foranstaltninger. Alt andet er naturskabt. Af disse 7 pct. hidrører en lille del af den ene procent fra trafikken.

Nu skal vi jo have en konference om trafik og miljø på fredag otte dage i Århus. Der kan vi få disse ting nærmere til behandling, men det er altså vildt overdrevet at tale om forureningen på grund af trafikken. Den betyder dele af én procent.

Jeg skal dertil gøre opmærksom på, at kollektiv trafik jo også forurener. Busser og tog har det jo med især i myldretiderne at køre fyldte den ene vej, ind om morgenen og ud om aftenen, men tomme den anden vej. Det skal de jo

for at kunne tage turen én gang til. Men det er altså kun en fyldt bus og et fyldt tog, som sparer på energien, og ikke alle de tomme tog og busser, halvtomme, trekvartomme, som kører døgnnet igennem, og det skal de også, for de skal jo holde køreplanen.

Så skal jeg næstsidst citere fra side 7 i redegørelsen, hvor der står en meget væsentlig sætning øverst i venstre spalte: »Den kollektive trafik succes skal måles på, at kunderne benytter den.« Det er så sandt, som det er sagt, og set ud fra dette kriterium må man nok sige, at den kollektive trafik ikke har nogen stor succes. Det er mindre end 10 pct. af det samlede persontrafikarbejde, altså tilbagelagte personkilometer, i dette land, som foretages med kollektiv trafik, og det samme gælder godset.

Så målt ud fra dette kriterium er der altså ikke tale om nogen succes for den kollektive trafik. Men jeg skal gentage, at CD nu som før er villig til alle foretagender, alle foranstaltninger og alle udgifter i forbindelse med forbedret kollektiv trafik.

Så skal jeg til sidst citere det allersidste, der står på side 9. Der skriver ministeren: »Regeringen vil derfor i løbet af 1999 tage initiativ til politiske forhandlinger om de fremtidige rammer på baneområdet, herunder privatbanerne.« Vi skulle egentlig have haft det i fjor, og så var der særlige omstændigheder, der gjorde, at det skulle vente til efter 1. januar. Nu er april snart slut, og så er det snart sommerferie eller lov-pause i hvert fald.

Jeg vil gerne indtrængende opfordre ministeren til hurtigst muligt at starte disse forhandlinger ikke mindst for privatbanerne, som i virkeligheden er meget nødlidende og meget nødvendige på de strækninger, hvor de nu kører. Jeg vil opfordre ministeren til, at det bliver snart, således at den vigtige togtrafik ikke skal være uden rammebevillinger i år og i de år, der følger.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg har ikke tænkt mig at gå i diskussion med hr. Arne Melchior om, hvorvidt det ikke er utrygt for en cyklist at cykle på steder, hvor der også er biler. Jeg vil sige, at jeg er altså ikke så hårdfør, og jeg er i hvert fald ret bekymret på mine børns vegne og har været det altid, men lad det nu være.

Det, som jeg synes er lidt for skræmmende, er, at nu også hr. Arne Melchior løber fra den

tidligere regerings miljømål. Venstre gør det, De Konservative gør det, CD gør det altså også ved at bagatellisere CO₂-målsætningen. Den indgår i den trafikplan, der blev vedtaget første gang i 1990 i Folketinget og blev vedtaget siden hen også.

Vi stod lige og snakkede om, Kristeligt Folkeparti og jeg, at det egentlig er ret skræmmende, at hverken De Konservative eller Venstre eller CD vil vide af de miljømål, man selv har været med til at vedtage, når man siger, at det dér CO₂ ikke spiller nogen rolle. Jamen altså, hvis jeg kan høre, hvad der bliver sagt, så blev der sagt, at CO₂ er noget pjank at gå efter.

Så har jeg en sidste lille slutbemærkning, og det er: Vi skal have frit transportvalg, er et »vi«, som dækker halvdelen af befolkningen. Der er altså en meget stor del af befolkningen, børn og gamle og en hel masse andre, der ikke har frit transportvalg, fordi de ikke har bil.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg har ikke ambition om at redde hr. Arne Melchior ud af hans vildfarelser omkring CO₂-analyser, hvor det netop er marginalerne, der betyder noget. Jeg har slet ikke ambition på det område.

Men jeg synes, det er interessant, hvis hr. Arne Melchior derudover også vil benægte den miljøanalyse, som er i den rapport, som vi også drøfter i dag. Der er noget, der hedder kvælstofoxider, der er noget, der hedder PAH, der er noget, der hedder partikler, der er noget, der hedder meget farlig diesel, hvor alle forskere er enige om, at det ikke er godt for småfolket i byerne. Siger CD, at man også på disse områder er aldeles uenig med Dansk Miljøanalyse, at man er uenig i denne rapport's redegørelse? Det vil være interessant.

Er man parat til at fare frem og sige: Skidt med småfolket, vi er indstillet på, at de får mere dieselos i ansigterne? Er det CD's politik? Det synes jeg var interessant at høre fra hr. Arne Melchior.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg kan jo ikke sige andet til fru Margrete Auken, end hvad jeg har sagt, at vi skal adskille den hårde og den lette trafik, for de har ikke godt af sammenstød. Der er bygget masser af cykelstier på landet og i byerne, og det skal man også blive ved med dér, hvor de endnu

måtte mangle. Det er altid sket på bilbanernes bekostning, og det er helt o.k. Det er, som det skal være. Så jeg er altså ikke bange, når jeg cykler, på ingen måde, jeg elsker at cykle og nyder at cykle også i midtbyen.

Så er både fru Margrete Auken og hr. Søren Kolstrup inde på CO₂-udslippet. Jeg løber ikke fra noget, som jeg før har sagt, men jeg har da lov at blive klogere, og vi er alle sammen blevet klogere på, hvor meget disse udslip betyder eller ikke betyder. Jeg er altså kommet til den erkendelse, at de betyder langtfra så meget, som det tidligere har været antaget. Jeg er ikke specialist på området, men når jeg har hørt eksperter udtale sig før og hører eksperter udtale sig nu, er erkendelsen blevet en helt anden.

I øvrigt har jeg jo et væddemål med hr. Søren Kolstrup, som vi indgik foran, så vidt jeg ved 800.000 seere i tv, om, hvorvidt Storebæltsforbindelsen har forøget eller formindsket forureningen. Jeg hævder stadig væk, at den har formindsket den, og hr. Kolstrup vil stadig væk ikke give sig. Jeg har i dag foreslået ham, at vi skal bede ministeren om at afgøre væddemålet os imellem.

Jeg vil godt sige til slut til hr. Søren Kolstrup, at menneskene er meget miljøbevidste her i dette land, heldigvis. De ved godt, hvad det drejer sig om, altså efter det, vi får at vide af eksperterne. Trods de mange penge, biltrafikken koster, og trods den noget lavere forurening, tog og anden kollektiv trafik medfører, fravælger de alligevel i masser af tilfælde kollektiv trafik. Og det er ikke, fordi folk er dumme eller uvillige. Det er bare folks bedømmelse, og jeg tror, den er meget sund.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil lige sige til hr. Arne Melchior, at jeg er glad for, at jeg havde misforstået hr. Arne Melchior på det dér med den blandede trafik, og så går jeg ud fra, at hr. Melchior vil tænke sammen med mig, når vi nu laver de dér bus-cykel-veje, hvor der altså ikke bare er en smal cykelsti, hvor det går galt, men hvor det kun er ved de kryds, hvor man selvfølgelig skal have bilerne til at kunne passere. Det kunne altså blive skægt, hvis man fik sådan nogle højt prioriterede bus-cykel-veje, altså lange strækninger.

Til det dér med miljøet bliver jeg nødt til at sige, at jeg altså stadig væk er lidt chokeret. Kyotoaftalen står vi ved, går jeg da ud fra, i Danmark. Det kan godt være, at CD ikke synes,

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

det skal der gøres noget ved, og jeg vil gerne medvirke til det.

Hvad angår busserne synes jeg, det er betænkeligt at se, at efter at man har fået regler om, at busdrift osv. fra de amtslige trafikselskaber skal sendes i udbud, er der faktisk sket det, at der er kommet økonomiske forbedringer for amterne, men at de ikke har brugt pengene til kollektiv trafik, de har brugt dem til noget andet. Det vil sige, at det samlede billede af busdriften faktisk er, at den er blevet ringere, end den var tidligere.

Jeg kunne godt tænke mig, at der blev lavet en samlet pakke ved denne her finanslov, hvor man lagde, om jeg så må sige, investeringerne på skinner for f.eks. en 10-års-periode. Nu er vi jo færdige med at bygge det store H. Det vil sige, at vi egentlig har lavet de motorvejssystemer, vi havde behov for. Jeg kan egentlig beklage, at vi efter det her skal behandle tre nye forslag om vejstrækninger, som alle gerne vil have, for det betyder jo antagelig, at de vil komme til at gå ind i finanslovforhandlingerne som alt muligt andet. Jeg håber bare ikke, at de vil tage, om jeg så må sige, midlerne fra den kollektive trafik, som jeg mener er blevet nedprioriteret i mange år til fordel for de vejføringer, som vi skulle have lavet, men hvor der så ikke er blevet investeret ordentligt, hverken i skinner eller på anden vis.

Jeg har så nogle andre kommentarer, og en enkelt af dem vil jeg godt bede hr. Arne Melchior om at høre lidt efter, fordi der var en interessant debat her om CRT-filtre på busser.

Vi er ikke fremmede over for tanken om at indføre grønne afgifter for den kollektive trafik; det er man jo ikke i dag. Vores betingelse for det er til gengæld, at pengene ubeskåret går tilbage til miljøforbedringer i den kollektive trafik.

Om det særlige med partikeludslippet, som hr. Søren Kolstrup rejste, vil jeg sige: Der er jo lige givet en afgiftslettelse på noget, der hedder svovlet diesel, som kan nedsætte partikeludslippet med 15 pct.

Men hvis man, ikke bare i kollektiv trafik, men i alle biler, der kører med denne her type diesel, sætter et filter ind, der hedder et CRT-filter, så kan man nedbringe partikeludslippet, som man ved skaber omkring 500 kræftdødsfald om året, eller rettere: Man kan faktisk forøge virkningen med det filter dér op til 90 pct., og det vil sige, at man næsten kan eliminere det dér partikeludslip. Det var noget af det, man

kunne gøre, hvis man førte penge tilbage til den kollektive trafik, mod at de forbedrede miljøet.

Endelig vil jeg også sige om finansloven til næste år: Trafikpuljer er jo stort set skåret væk, dem har man ikke mere. Jeg så gerne mange flere penge til cykelstier, og tak til hr. Arne Melchior, fordi han som minister har bevilget så mange, det var glimrende. Det er jo, ligesom de trafikpuljer er noget af det, som skal være med til at få dialogen med amter og kommuner og Trafikministeriet eller staten i gang. De har haft en meget positiv virkning. Vi kan jo se rundkørslerne skyde op som paddehatte og se andre forebyggende foranstaltninger i trafikken. Så det vil vi gerne være med til. Jeg håber ikke, at debatten her betyder, at man taler sig væk fra hinanden ved de kommende finanslovforhandlinger.

Jeg vil slutte med at sige til trafikministeren, at det er meget, meget nyttigt, hvad vi har fået af oplysninger, ikke bare i denne her redegørelse, men i hele den serie af redegørelser, der faktisk kortlægger, hvordan kollektiv trafik i Danmark både er og også helst skulle være.

Anden næstformand (Henning Grove):

Der er nu tre korte bemærkninger: Hr. Arne Melchior, hr. Søren Kolstrup og hr. Christian Jensen.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg er ked af at skulle bedrøve De Radikales ordfører. Jeg kan så meget bedre lide at gøre hende glad og se hende smile. Men jeg tror nok, det var lidt for optimistisk sagt, at den kollektive trafik nu tager trafik tilbage.

Den stigning, der er i kollektiv trafik – nu har jeg ikke tallene med herved – vil jeg efter grundig læsning påstå ikke er mere i procent end den private trafiks stigning, snarere tværtimod.

Det vil altså sige, vi har en total stigning i trafikken, og det får den kollektive så noget af, men ikke sådan, at den vinder nye andele på bekostning af den individuelle trafik.

Det er da selvfølgelig beklageligt nok, men jeg tror, at ministeren vil kunne bekræfte, at det desværre forholder sig sådan.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Ja, det var jo opløftende at høre den radikale ordfører tale pænt om bus og tale pænt om tog og tale pænt om kollektiv trafik.

Jeg forstod også, at den radikale ordfører ikke var begejstret for motorvejene. Indebærer det, at Det Radikale Venstre ved de kommende finanslovforhandlinger vil søge at få udskudt disse projekter til gunst for den kollektive trafik?

(Kort bemærkning).

Christian Jensen (FP):

Til fru Vibeke Peschardt vil jeg gerne sige: Under første behandling af lovforslagene fremsat af skatteministeren, jeg tror, det var nr. L 210, L 211 og L 212, om nye afgifter på dieselolie og udligningsafgiften, spurgte jeg skatteministeren: Dersom lastvognsbranchen er villig til at sætte disse partikelfiltre på sine køretøjer, kan den så i lighed med busvognmændene få dieselolieafgiften tilbagebetalt? Svaret var nej.

Det skulle glæde mig, om fru Vibeke Peschardt kunne foranledige skatteministeren til at se det fordelagtige i dét, og så dermed sige, at det er miljøet, man vil gavne med de afgifter.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Først til hr. Christian Jensen. Det er to lovforslag, der foreligger om det her. Det ene, og jeg har været lidt inde i sagen, det er derfor, jeg ved noget om det, hedder L 52, og det andet er et, der er blevet førstebehandlet her for nylig.

Det, jeg konkret kan oplyse om busserne, er, at skatteministeren her for nylig har lavet en aftale med pinsepakkepartnerne, altså SF og Enhedslisten, om, at busvognmændene fortsat får en 10-øres-afgiftsletelse i 1999, det er altså i år, og i år 2000, den falder til 5 øre i 2001, og i år 2002 udfases den. Jeg har ikke selv deltaget i de forhandlinger, for det foregår jo på skatteministerens område, men jeg tror, det er sådan, at man forestiller sig at løse det problem på en anden måde, så man måske ligestiller kollektiv og individuel trafik. Men det er ikke noget, vi egentlig kan drøfte i dag, der er ikke nogen, der har forudsætninger for at gøre det, heller ikke jeg.

Til hr. Søren Kolstrup: Jeg sagde noget pænt om bus og tog, og det mener jeg. Jeg vil sige to ting: Jeg mener ikke, men det kan jeg ikke gøre noget ved, at det er særlig smart at forhandle tre store vejforslag, som antagelig vil komme ind i finansloven, samtidig med at man kommer og siger, at man i en betrængt situation gerne vil have flere penge til den kollektive trafik.

Det er sådan, at der i øjeblikket ikke er sat penge af til de tre vejstrækninger, vi skal behandle senere i dag, og som jeg er enig i at vi behandler på nuværende tidspunkt. Men det kan jo altså godt komme til at være en sten i vejen for, hvordan finansloven endeligt bliver forhandlet på plads inden for Trafikministeriets samlede konto 28. Det tror jeg ikke der er nogen tvivl om, og jeg vil sige helt klart: Jeg har ikke nogen mulighed for at få det udskudt, for så ville jeg have arbejdet på det forinden.

Dernæst vil jeg sige: Vi har jo i Danmark altså både en kollektiv og en individuel trafik, og mit parti, Det Radikale Venstre, er ikke motorvejs-hadere på den måde eller hadere af vej. Vi kender godt trafikmønstret, vi anerkender også, at store dele af trafikken kører habilt, og vi går ikke ud fra, at vi kan lave om på det. Jeg ved, det vil skuffe hr. Søren Kolstrup, men jeg bliver nødt til at sige det på den måde.

Endelig vil jeg sige til hr. Arne Melchior: Jeg er ked af, hvis jeg har rodet mig ind i noget med statistik, for det har jeg ikke så meget forstand på, men jeg mener egentlig bare, jeg sagde, at efter Storebæltsforbindelsen er åbnet, er kunderne begyndt at komme tilbage til toget, og det står faktisk også i redegørelsen.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Ja, men jeg kan da godt oplyse sagen lidt nærmere over for fru Peschardt, og jeg siger slet ikke, at hun har rodet sig ind i noget. Jeg ville bare påpege, at det ikke stod så rosenrødt til, og min gode kollega, hr. Kaj Ikast, har forsynet mig med et hæfte, som jeg også har stående oppe på min reol, og som hedder »Nøgletal for transport«, udgivet af Danmarks Statistik og Trafikministeriet i 1998.

Det viser – spænd sikkerhedsbæltet, fru Peschardt – på side 11, at med 1987 som udgangspunkt, altså indeks 100, er personbiltrafikken siden da steget med 37- 38 pct. frem til 1997, altså på 10 år. Personbiltrafikken er steget med 37-38 pct. Rutebusserne er gået ned med 11 pct., og togene er gået frem med 4 pct.

Dermed turde det være dokumenteret, at den kollektive trafik ikke vinder andel på den individuelle trafiks bekostning.

(Kort bemærkning).

Christian Jensen (FP):

Fru Vibeke Peschardt sagde, at hun ikke var påklædt til at diskutere det her i dag. Der er for

øvrigt ikke noget i vejen med fru Peschardts påklædning, men for at fru Peschardt kan være bedre påklædt, når der skal gøres forsøg på at overtale skatteministeren, vil jeg fortælle, at i dag betaler en lastbilsvognmand 229 øre i afgift for 1 l dieselloolie. Dem får han ikke tilbage.

Busvognmændene betaler også 229 øre, det er de samme 2 kr. og 2 øre i afgift og så 27 øre i CO₂-afgift eller et eller andet. Busvognmændene betaler også 2 kr. og 29 øre. Dem får de tilbage alle sammen plus 10 øre, som de får, fordi de bruger noget svovlfattig dieselloolie.

Jeg fremsatte et tilbud over for skatteministeren om, at lastbilerhvervet skulle have mulighed for at have de samme forhold og få den erlagte afgift tilbage, hvis de påmonterede deres køretøj disse gode filtre.

Så nu er fru Peschardts påklædning i orden, hvis hun har hørt efter det her.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Først til hr. Christian Jensen: Jeg siger da tak for belæringen. Jeg er jo altså ikke så godt inde i de der skatteforhold, men sådan som jeg har forstået det, var en del af øvelsen jo altså, at trafikelskaberne kun i de næste 4 år får refunderet de her penge. De skulle være faldet helt væk, men ved nogens intervention er de altså ikke faldet væk. Jeg har sådan set forliget liggende oppe på mit kontor, og der kan vi så måske fortsætte drøftelserne.

Til hr. Arne Melchior: Jeg vil ikke sige, at jeg er så godt inde i de tal, som hr. Arne Melchior er og lige har lagt foran mig, men jeg er da ikke i tvivl om, og jeg begræder sådan set, at det er sådan, at stigningen i biltrafikken på 10 år er 37-38 pct., mens rutebilerne er gået tilbage og togene er steget med kun 4 pct.

Men når man underprioriterer de trafikformer, vi snakker om her, nemlig bus og tog – og jeg nævnte faktisk også i mit første indlæg, at amterne jo, om jeg så må sige, skyder de gevinster, de har haft ved udlicitering og udbud og måske bruger pengene til sygehusvæsenet eller noget andet, men ikke til at forbedre den kollektive trafik – forstår jeg da godt, at folk vælger busserne fra. Det kan man da altså ikke forvente dem i, for jeg er nemlig også enig med hr. Arne Melchior i, at bilen jo altså er bekvem, og når man i øvrigt skal stå og vente en time i regnvej på en bus, ja, så tager man selvfølgelig bilen, specielt hvis man bor i et landdistrikt. Det er altså ikke så mærkeligt.

Om togene vil jeg sige, at vi jo groft kan tage tre kategorier og sige, hvad de tog duer til. De duer til øst-vest-trafikken, de er virkelig gode, hvor man skal langt, og det er bekvemt med de tog, og de er gode til pendlertrafik. Det er dér, den kollektive trafik virkelig har sin styrke, og det er selvfølgelig dér, man skal sørge for at forbedre forholdene. Gør man det, så tror jeg også, at det vil gå bedre for den.

Den tredje kategori er selvfølgelig privatbakterne, som jeg ikke fik nævnt i mit indlæg, men som jeg synes trænger til en kraftig ordning, inden det er blevet så elendigt for dem, at de antagelig bliver nedlagt – hvad mange jo håber de bliver, men hvad jeg ikke håber de bliver.

Formanden:

Hr. Søren Kolstrup som ordfører.

Søren Kolstrup (EL):

Vi har fået en trafikpolitisk redegørelse, som på miljøområdet og hvad angår beskrivelsen af togtrafikken og store dele af trafikforholdene for de svage trafikanter er en meget rimelig analyse og et godt stykke værktøj, synes jeg, men der er især to aspekter, som jeg synes er underprioriterede:

For det første en mere tæt og præcis diskussion om, hvordan man får folk fra privatbilen og over i den kollektive trafik. Der er gjort nogle forsøg, men de kan gøres langt skarpere, tror jeg. Det er det ene aspekt, der er underprioriteret.

Det andet aspekt, som man i trafikforskningen altid systematisk underprioriterer er det sociale aspekt: hvem der rent socialt er taberne og hvem der er vinderne i udviklingen. For det her handler også en lille smule om – for at sige det med et godt, gammelt, gedigent ord – en civiliseret form for klassekamp.

Så er der noget om de internationale forhold, hvor jeg mener vi kan lære noget af lande som Schweiz og til dels Tyskland og Østrig, så det skal jeg også lige nævne.

Hvad angår hovedproblemstillingen: hvordan vi får folk fra privatbilen over i den kollektive trafik, hører Enhedslisten til dem, der mener, det er nødvendigt – ikke bare ønskeligt, men direkte nødvendigt – af miljømæssige grunde, af trafikikkerhedsmæssige grunde, af sociale grunde og af hensyn til en mere ligelig udvikling både rent geografisk og erhvervs-mæssigt.

I redegørelsen omtales »tog og bus til tiden«, og behovet for langt flere afgangse omtales også. Erfaringen viser jo, at regularitet og øget trafikintensitet gør den kollektive trafik mere attraktiv. Det er ganske vist, og der kan ikke føres nogen større diskussion herom. Hertil kommer, at en række erfaringer viser, at øget bemanning af tog og stationer i hvert fald på S-togsområdet kan skabe øget tryghed og dermed også give et øget publikum.

Men der er ét forhold, én faktor, som ikke omtales i ministerens redegørelse: Vil markant lavere billetpriser i den kollektive transport virke som et trækplaster?

Vi har erfaringer for, at en beskeden sænkning af billetprisen ikke i sig selv – ikke i sig selv – giver et løft for den kollektive transport. Grønærtforligets beskudne reduktion af billetpriserne tyder herpå. Derimod ved vi, at de markante olieprisstigninger i slutningen af 1970'erne kombineret med styrkelsen af den kollektive trafik gav et gevaldigt løft for bus og tog, men det var desværre for en kort periode.

Enhedslisten, som ønsker en massiv styrkelse af den kollektive trafik, opfordrer til, at man gør brug af flere instrumenter på et og samme tidspunkt, altså både bedre og billigere bus og tog. Det handler om at introducere øget komfort og flere tog og busser til tiden kombineret med markant lavere priser.

Der skal slås på flere strenge, men jeg synes, det er ønskeligt at få en analyse over, hvad det er for kombinationer af strenge, vi skal anvende for at få et løft. For jeg tror altså ikke, det kun handler om én streng, men om flere strenge, og dér mener jeg faktisk vi mangler en analyse af, hvad det er for cocktails, der skal til for at give løftet, og dér kunne man godt tænke sig nogle spændende scenarier udbygget.

Så kommer det sociale aspekt, som jeg mener er fraværende i ministerens redegørelse: Hvad er det for sociale grupper, der scorer på den nuværende trafikafvikling, og hvem er taberne, hvem er det, der bliver ladet totalt i stikken?

Det er jo betegnende for udviklingen, at den store gruppe af borgere i Københavns Kommune – omkring to tredjedele af alle husstande – som ikke har bil, har haft massivt stigende transportudgifter i perioden siden 1982, mens bilejerne i forhold til denne gruppe – i forhold til denne gruppe – har scoret på de stadig billigere benzinpriser.

Der er altså en gruppe af borgere – det gælder de unge, det gælder de gamle, det gælder

de handicappede, og det gælder flertallet i storbyerne samt de 15-20 pct. i landdistrikterne, der ikke har bil – der har fået et ordentligt par på frakken, og som der ikke er politisk opbakning til. Jo, vi er nogle, der bakker dem op, men vi udgør meget få kræfter, og det er den gruppe i befolkningen, der skal mobiliseres, så man kan få en bare nogenlunde anstændig social politik på det her område. Dansk trafikpolitik er dødhæmmende asocial, og det er rystende at se, at de to regeringspartier, der i hvert fald har rod i en bevægelse med en social nerve, fører en sådan politik.

Et sidste aspekt, som er fraværende i redegørelsen, er det internationale aspekt. Jeg synes, det ville være spændende, hvis man kunne få en skarp analyse af, hvordan det kan være, at man i Schweiz og enkelte steder i Tyskland og enkelte steder i Østrig har en anden kultur omkring kollektiv trafik.

Det handler om nogle dybe rødder, og det er en del af forklaringen, men jeg tror også, det handler om nogle meget præcise grunde til, at folk har langt mere lyst til at hoppe på bus og tog i de lande, og jeg tror, vi kan lære meget på det område.

Det være hermed anbefalet, at man drager nytte af disse erfaringer, og jeg har en drøm om, at det danske Trafikudvalg opholder sig i nogle af de distrikter i nogle dage – ikke 2 dage, men gerne 10 dage – og ligesom sniffer til, hvordan det kan gøres.

Med hensyn til fremtiden hører Enhedslisten og jeg også til dem, der gerne vil synge en vældig smuk sang for trafikministeren og byde os til, men ikke for enhver pris. Det handler om at sige nej tak til mordet på herlighedsværdierne i naturen, altså nej tak til motorvejsudbygning, og det handler om at få nogle fremtidige investeringer inden for kollektiv trafik.

Vil man varige angreb på naturens herlighedsværdier, jamen så skal man blot anlægge en motorvej på Odden, gennem Gudenådalen og i skovene nord for Svendborg. Her har regeringen og trafikministeren virkelig mulighed for at sætte sig varige spor: Mere trafikforurening og mere ødelæggelse af danske landskaber!

Men det kunne jo også være, at man ville vælge en anden vej og først og fremmest styrke pendlertrafikken. Det er jo den, det handler om. Det er jo pudsigt, at når nogle af mine kolleger her i salen taler om kollektiv trafik, er de så optaget af fjerntrafikken, men dér, hvor vi virkelig skal have det store løft, er altså pendlertrafik-

ken, og det handler f.eks. om markante forbedringer af Nordvestbanen og Sydbanen. Og så skal man til at tænke i, at man ikke skal investere i flere veje, men diskutere, hvor man skal bygge nye jernbaner henne.

For os i Enhedslisten at se er det vigtigt, at den jyske længdebane bliver forbundet med Billund, så vi får forbundet lufttrafikken med indlandstrafikken både i vestområdet og i østområdet, at vi får en direkte jernbane mellem Århus og Silkeborg, at vi får skudt den midtjyske motorvejslobby i sæk til fordel for f.eks. en lokalbane mellem Hobro og Hjørring, og at vi generelt får styrket den kollektive pendlertrafik.

Enhedslisten vil gerne medvirke til finansieringen heraf, og jeg synes, det er påfaldende at konstatere, at for meget små stigninger i benzinpriserne, omkring 25-50 øre, kan man både skaffe bedre tog til tiden og sikre massivt lavere billetpriser, men det forudsætter jo, at hver eneste øre, man opkræver i stigende benzinpriser, bruges til et løft for den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikkast (KF):

Ja, jeg ville håbe, at hr. Søren Kolstrup ville tage ned og studere de dér kolonier, han har fundet et eller andet sted, og som er så miljøvenlige, i mange år, for det, han siger, er noget sludder. Motorveje er noget af det mest miljøvenlige, vi har, for biler med en varm motor, der kører i en fast temperatur, giver det reneste udslip.

Og det er ikke sikkert, at busser er mere miljøvenlige end personbiler. Mange steder møder man en bus med en chauffør, der sidder og synger »Hele ugen alenes«, og så er en bus jo ikke miljøvenlig. Så det er kun principielt og pr. definition, den er det for Enhedslisten, men det er ikke sikkert, den er det i virkeligheden.

Og det er heller ikke sikkert, at et tog er mere miljøvenligt end en bil, for accelerationen inden for udviklingen af miljøvenlige biler er så kraftig i de her år, at den gamle tese er passé.

Og mange af de motorveje, vi har lavet, er så skønne, at folk tager ud og ser på den natur, der er derude, og ikke ødelægger noget som helst.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Søren Kolstrup benævnte den førte trafikpolitik som asocial, og det er klart, at det vil ministeren benægte, men det skal hun ikke være ene om. Jeg vil sige, at det er en grov beskyldning, som ikke har noget som helst på sig. Og

den er urimelig både over for ministeren og over for regeringspartierne og over for andre deltagere i den, for det er jo således, at den kollektive trafik subventionerer vi, mens den individuelle biltrafik brandskatter vi, og jeg kan ikke se noget asocialt i dét.

Og jeg er helt enig i hr. Kaj Ikkast bemærkninger om motorveje. De er ikke bare miljøvenlige, de er også færdselssikre, altså for liv og lemmer, og de er smukke, som hr. Ikkast var inde på. Dansk motorvejsbyggeri har international anerkendelse i allerhøjeste klasse.

Sluttelig skal jeg sige – og det har interesse for den debat, vi skal have om de tre følgende lovforslag – at det nuværende vejnet skal jo ikke kun laves for i morgen og i overmorgen eller for næste år og næste år igen. Det skal laves på lang sigt. Og miljøbevidstheden i bilfabrikantkredsen er så stor i dag, og videnskaben er så langt fremme, at vi allerede er godt på vej til, at bilerne forurener mindre og mindre.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Kristian Jensen fra Venstre og derefter hr. Christian Jensen fra Fremskridtspartiet. Er det den rigtige rækkefølge?

(Kort bemærkning).

Kristian Jensen (V):

Ja tak!

Det har været en fornøjelse at sidde her i eftermiddag og høre hr. Søren Kolstrups udlægning af den danske trafikpolitik, men det, der får mig på talerstolen, er bemærkningen om, at man burde spare Odsherred for en motorvej, for det ligger jo sådan, at Skov- og Naturstyrelsen faktisk anbefaler, at man netop i Odsherred anlægger en motorvej og ikke en motortrafikvej, for en motortrafikvej skal have lange lige stræk, og derfor kan den ikke slynge sig efter den måde, naturen bugter sig i de dale og bakker, der måtte være.

Derfor vil jeg høre hr. Søren Kolstrup, om han ikke, hvis Skov- og Naturstyrelsen anbefaler en motorvej, kan se en fordel i, at man anlægger en motorvej i stedet for en motortrafikvej for dermed at tilpasse vejen efter den natur, som den skal igennem, og ikke skære lange lige stræk, som vil ødelægge et skønt naturområde.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Så er det hr. Christian Jensen fra Fremskridtspartiet.

(Kort bemærkning).

Christian Jensen (FP):

Hr. Søren Kolstrup var ganske forarget over, at man – som han sagde – maltrakterer natur-skønne områder ved at anlægge motorveje, men er forholdet ikke det samme, hvis hr. Søren Kolstrup vil have anlagt jernbaner de samme steder?

Man må jo tage i betragtning, at når der anlægges en jernbane, skal den i hvert fald graves ned, så den ligger totalt fladt. På en motorvej kan bilerne dog på grund af deres fortræffelig-heder stadig væk kravle op og ned ad bakkerne, og det kan et tog på en jernbane ikke.

Så jeg vil gerne have forklaringen på, hvor forskellen er med hensyn til det, han sagde.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Ja, og den kommer nu – hr. Søren Kolstrup.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Ja, og tak for alle spørgsmålene både fra hr. Kristian Jensen fra Venstre og hr. Christian Jensen fra Fremskridtspartiet og fra alle de øvrige ordførere.

Om motorveje:

Mekanikken med hensyn til motorveje er så-dan, at mere vil have mere. Hver eneste gang man anlægger en såkaldt miljøvenlig vej, inviterer den til mere og mere trafik, og det er det, der er diskussionen omkring både broer og motorveje, når man siger, at de skaber et bedre miljø.

Det er i øvrigt en fantastisk arbejdshypotese, der nu er kommet frem, og som nærmest er ved at blive lidt af et dogme i trafikpolitikken: Byg motorveje og byg broer for et bedre miljø!

Det er jo en herlig miljøpolitik! Dermed kan man jo nærmest nedlægge Miljøministeriet i Danmark, og det er åbenbart den borgerlige politik, for det er jo det, man vil. Men problemet er, at man ikke tager højde for de trafikspring, som broer og motorveje giver. Det er nemlig en endeløs vækst, man sætter i gang, hvor mere altid vil have mere.

Dernæst tilgodeser man ikke den analyse, der hedder, at hver gang der laves en trafikkorridor, hvad enten det er en motorvej eller en bro, indebærer det en stærk centralisering både af detailhandelen og af industrien. Vi har set det på f.eks. godsområdet, hvor der er nogle ganske enkelte terminaler, hvorfra trafikken så kører ud.

Det er denne centralisering af hele vores erhvervsmonster og trafikmonster, kombineret med trafikspringene, der gør, at det virkelig er noget, der skaber forurening, og det også er dér, det går galt i analyserne fra de trafikforskere, der åbenbart – ja, undskyld, at jeg bliver nødt til at sige det – er ved at blive bydreng for en ganske bestemt trafikpolitik.

Det er det ene aspekt, og det andet aspekt er busserne:

Hr. Kaj Ikast har ret i, at når man i Vestjylland møder en stor bus, hvor der kun sidder to ældre kvinder og en hund og en kat, så er det ikke specielt miljøvenligt; det er rigtigt, og derfor skal det være meget små busser, og derfor skal det først og fremmest være en individuelt rekvireret kollektiv trafik, hvor man ringer efter en taxa eller en telebus.

På det område tror jeg vi har en lille bitte fælles erkendelse, trods alt, og vi er jo i øvrigt enige om Vestbanen og Thybanen og alt det dér.

Til hr. Kristian Jensen fra Venstre skal jeg sige: Jeg beklager, men vi skal hverken have en motorvej eller en motortrafikvej. Vi skal i det hele taget have en ordentlig færgopolitik i Danmark, der sikrer, at vi ikke får ødelagt noget som helst af strækningen fra Holbæk og Odden ud.

Og til hr. Christian Jensen fra Fremskridtspartiet kan jeg sige, at grunden til, at det er så farligt med motorveje, er jo, at de inviterer til stadig mere transport. Det er nærmest noget endeløst, man sætter i gang. Og vi, der går ind for en udbygning af togtrafikken, påpeger jo netop, at man kan udbygge trafikintensiteten på de nuværende stræk, og så går vi ind for nogle ganske beskedne investeringer, som er en utrolig lille brøkdels af, hvad motorvejslobbyen ønsker. Det er det, der er forskellen.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Her kunne vi virkelig komme til at tage en meget lang diskussion om, hvem der investerer mest og hvad. Jeg tror nok, bilerne investerer mest overhovedet i afgifter. 34,5 mia. kr. sidste år, der er kommet ved, at 50 øre mere pr. liter benzin indgiver 2 mia. kr. om året; så er der hele pinsepakkens øvrige del, som jo bevirker i hvert fald en tusindkroneseddell eller deromkring. Det vil sige, at jeg vil godt spørge Enhedslisten: Hvad skal 1 l benzin koste – 95, blyfrit?

Kollegerne, Die Grüne, det må jeg vist godt sige uden at genere nogen, ville jo ikke have en hævelse af benzinpriserne i Tyskland pr. 1. april. De udskød den på ubestemt tid, fordi det gik ud over beskæftigelsen i Tyskland, og fordi bilerne er blevet så miljøvenlige, som de er.

Jeg vil gerne spørge: Hvor meget vil Enhedslisten forlange for 1 l benzin, hvis det stod til dem at kunne påvirke regeringen?

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Det er jo festligt, det her. Må jeg minde om, at trafik jo er bevægelse. Det modsatte af bevægelse er stilstand. Jeg synes, at hr. Kolstrup skulle være stilstandsordfører for sit parti og ikke bevægelsesordfører. Han siger, at motorveje indbyrdes til mere trafik. Tror hr. Kolstrup, at nogen tager hjemmefra for at opholde sig på en motorvej?

Nok er bilen et herligt redskab, den er jo et ekstra rum til vores bolig, en rullende udestue, det kan jeg tale om i timevis, det skal jeg gøre ved anden lejlighed. Men tror hr. Kolstrup virkelig, at ved at bygge sådan en motorvej, så er der altså nogle, der tager på en tur bare for at bruge benzin og bruge penge – folk er jo ikke dumme her i landet, de ved godt, hvad det koster – eller for at genere nogen, eller begiver de sig ud på vejen, fordi de har et ærinde, som enten er vigtigt for dem eller interessant for dem?

Det er det, trafik drejer sig om, og det er derfor, vi skal gøre trafikken tilgængelig og nem og sikker.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Hvor meget skal benzinprisen stige? 50 øre. 50 øre, hr. Kaj Ikast. Hvis man hæver den med 50 øre og bruger hver eneste øre til forbedring af kollektiv trafik, så er der både til en markant nedsættelse af billetpriserne, og der er også til en øget investering. Vi ser gerne dernæst 50 øre til.

Punkt 3: Vi ønsker, at tilskud til airbags, til ABS-bremser bliver fjernet, så har vi alene dér 2,5 mia. kr. Altså i første omgang 50 øre og fjernelse af tilskuddet til airbags og bremser, som alene, altså bare tilskuddet, giver 2,5 mia. kr. Der er noget at lege med dér.

Omkring motorvejene: Jamen det dybt ulykkelige, hr. Arne Melchior, er, at motorvejene indebærer, at folk kommer til at bo længere fra deres arbejdsplads og kommer til at bruge mere

og mere tid på transport i stedet for at være mere sammen med familien. Derfor er målet, at fabrik og bosted kommer langt tættere på hinanden, og det er jo en helt anden politik, vi så skulle have fat i dér.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Kaj Ikast. Det er den tredje korte bemærkning og dermed den sidste.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Ja, jeg kan ikke lade være, for airbags og bremser er jo ikke en afgift, det er, at de betaler mindre end den øvrige del af bilen, som jo betaler så høj en afgift her i Danmark. Og det er netop af sikkerhedsmæssige årsager for begges vedkommende, så man sparer de penge i hospitalisering, så dem kan man ikke bruge igen.

50 øre pr. liter benzin er jo det samme, som man lavede i pinsepakken, det giver sådan ungefær 1.100 kr. pr. bilist som en gennemsnitsregning, og det vil sige, at det er 2 mia. kr., da vi har ca. 1,8 mio. biler her i landet. Det kommer man jo ikke langt for. Det er jo ikke mere, end man får via pinsepakken sådan her sammen med alt det andet. Det er sådan et lille beløb, man lige smækker på bilisterne.

Der er ikke meget hold i det der, for man får ikke meget for 2 mia. kr. i dag.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Nej, nu antager Enhedslisten jo, at vi fortsætter de normale finansieringsmåder, men det, det giver et løft til, er, at man samtidig med, at vi fortsætter de traditionelle investeringer, så kan disse midler – først har vi 2 mia. kr. på grund af benzinprisstigninger, så har vi 2,5 mia. kr., der er altså en særskilt drøftelse – give mulighed for en markant nedsættelse af billetpriserne; så har vi i det mindste løst det, jeg kalder det sociale problem i trafikpolitikken.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Så er det hr. Christian Jensen som ordfører.

Christian Jensen (FP):

Trafikministerens redegørelse, som her er fremlagt i dag, har nu efterhånden været debatteret snart på alle sider og kanter, og indledningsvis må jeg sige, at der i realiteten ikke er meget at kritisere i den redegørelse, trafikministeren her har fremlagt, i hvert fald for den del, der om-

handler det historiske eller de tiltag, som er sat i værk. Og for dem, der ligesom ministeren som ideologi har den kollektive trafik som den altoverskyggende løsning på vores trafik- og miljøproblemer, er der vel heller ikke særlig mange kritikpunkter i den sidste del af redegørelsen.

For andre med anden opfattelse af, hvordan trafikmønstret i Danmark skal se ud, ser det jo lidt anderledes ud. Konklusionen i redegørelsen er jo netop en meget ensidig konklusion og et udslag af en beskyttelse af DSB m.fl. og indeholder i øvrigt ikke så meget om den øvrige kollektive trafik. I den forbindelse har man forment de danske busvognmænd frit brug af Storebæltsbroen, et bygningsværk som er og i fremtiden vil blive betalt af det danske samfund. Jeg vil håbe, at denne urimelighed ophører, og om nødvendigt må det gerne ske med EU's hjælp, for den er uanstændig.

Ligesom ordførerne fra Venstre og Det Konservative Folkeparti er Fremskridtspartiet af den samme opfattelse med hensyn til rollespil og størrelsen af den kollektive trafik. Det skal være et servicetilbud, der findes, og det skal være godt, men hver gang, der diskuteres kollektiv trafik i dette land, så diskuteres den altså altid, i hvert fald af tilhængerne af den kollektive trafik, som om Danmark er et mega, mega stort land, og at København er verdens største by.

Realisterne, hvortil Fremskridtspartiet regner sig at høre, har for længst indset, at Danmarks geografiske størrelse ikke muliggør en kollektiv trafik ud over de store bysamfund og de store længdebaner. Realisterne har også for længst erkendt, at København er lige nøjagtig en tiendedel af, hvad f.eks. Paris er.

Men ved nærlæsning af redegørelsen dukker der jo dog nogle små indrømmelser op fra ministerens side, hvor ministeren erkender, at det ikke er så ligetil i alle de øvrige områder, der ligger uden for de store byer og hovedbanestrækningerne. Det kan man da i hvert fald direkte læse på redegørelsens side 5, hvor man tager sigte på, at fremtidige investeringer skal foregå i de større byer.

CD's ordfører udtrykte det ganske godt med de eksempler, der blev nævnt vedrørende de mange forskellige facetter, en transport består af, og også tallene vedrørende CO₂-udslippet, der hidrører fra transporten – vel at mærke hele transportområdet – og jeg synes, det er fantastisk, at dette emne kan holde liv i så mange og lange debatter i det høje Ting; men der er jo

nogle, der bidrager til det på en eller anden måde, hver gang det drejer sig om det her.

Jeg er i øvrigt også enig med hr. Arne Melchior i, at CO₂-udslippet fra bilerne og dette udslips betydning er vildt overdrevet og formodentlig har et helt andet formål.

For at få en bedre kollektiv trafik, som Fremskridtspartiet er en varm tilhænger af, kunne man jo i regeringen lytte til et forslag, som fra store dele af partierne i det her Ting f.eks. kunne være at koncentrere den kollektive trafik i og om de områder, der er relevante. Så kunne man netop få den kvalitet i den kollektive trafik, som vi alle sammen ønsker.

Og lad det så komme til en prøve på, om man ved udlicitering til private entreprenører og busvognmænd kan få klaret det øvrige problem, så kunne det jo være, man kunne komme til at rose ministeren for den kollektive trafik og så skyde sorte perler et andet sted hen. Så det vil jeg anbefale at man lader komme an på en prøve. Det ville jeg i hvert tilfælde overveje, hvis jeg var trafikminister.

Ole M. Nielsen (KRF):

For Kristeligt Folkeparti er der to hovedformål med den kollektive trafik. Det ene er det sociale formål, at give de mennesker, der ikke kan transportere sig selv, en mulighed for at komme rundt og komme på arbejde. Og det andet hovedformål er at hjælpe til med nedbringning af energiforbruget og CO₂-udslippet.

Det er jo en målsætning, som denne her regering har sat sig, og som blev vedtaget af en tidligere borgerlig regering; men det høres jo, at de borgerlige partier i dag, CD og De Konservative, som har et medansvar for de målsætninger, vi ikke lever op til, åbenbart løber fra dem. De erkender ikke eller vil ikke indse, at CO₂-udledningen er et problem.

For os er det jo ikke et formål at afskaffe privatbilismen, absolut ikke. Privatbilisme og kollektiv trafik skal gå hånd i hånd. Vi skal lære at bruge de ting sammen, og vi må erkende, at kollektiv trafik jo ikke altid er miljømæssig optimal. Det er heller ikke altid, at det sociale formål kan opfyldes på den mest miljømæssige måde.

Den kollektive trafik har ikke for lette betingelser i Danmark. Det synes at være hovedkonklusionen på den redegørelse, vi diskuterer i dag. På mange måder halter den kollektive trafik stadig væk langt bagefter privatbilismen og kommer oven i købet mere og mere bagefter,

hvilket udtrykkeligt kan læses af stigningen i antallet af personbiler gennem årene og også af de trafiktal, som blev nævnt af tidligere ordførere.

Privatbilismen har sat sig på markedet. Af alle former for privatforbrug er forbrug af individuel trafik det, der er vokset mest under de seneste års økonomiske vækst. Der er lighedstegn mellem velstand og transportforbrug. Det er in at pendle, det er in at lade sig transportere. Og at konkurrere med privatbiler kan kun flyene, sådan hvad status angår.

Det kræver sin mand at turde satse på den kollektive trafik. Og selv om vi netop nu er inde i forholdsvis store satsninger og planer om endnu flere investeringer i den kollektive trafik, så vil det måske ligefrem kræve sin supermand at forklare de kommende generationer, hvorfor vi ikke satsede mere på den kollektive trafik, end vi gjorde.

I 1997 blev der ofret lidt over 3 mia. kr. på anlægsudgifter i forbindelse med vejnettet og kun omkring 300 mio. kr. på nye anlæg i forbindelse med banenetnet. Så det var jo ikke noget, der satte meget skub i den kollektive trafik. Mange års større investeringer i vejnettet end i banenetnet vendes ikke så let, men det skal gøres hen ad vejen. Senere på eftermiddagen vil der blive sagt ja til yderligere store investeringer af vejnettet. Ikke at jeg mener, det er forkert alt sammen, men der skal helt anderledes investeringer i den kollektive trafik til, hvis den skal gøres attraktiv og konkurrencedygtig.

Den kollektive trafik er i mange tilfælde forholdsvis for dyr, specielt i regionerne, i landsdelene – ikke så meget i storbyerne – og den er for dårlig; især på landet. Det, der gør den kollektive trafik attraktiv, er rejsetiden, der selvfølgelig skal være kort, frekvensen, der skal være tæt, regularitet, komfort, pris. Og så selvfølgelig, at den spiller sammen, at tog og bus spiller sammen, og at der også er mulighed for at spille sammen med privatbiler, ved at man f.eks. har ordentlige, gode og store parkeringspladser ved DSB-stationerne og busholdepladserne. Og så kan vi ikke rigtigt forstå i Kristeligt Folkeparti, at man ikke vil have de her fjernbusser til at supplere tognettet. De er i mange tilfælde en fornuftig løsning.

Et andet aspekt, som jeg også allerede har nævnt, er for Kristeligt Folkeparti det sociale. Der er faktisk 140.000 familier i landområderne alene, som ikke selv har bil, og der er masser af mennesker i byerne. Og nogle af dem – altså

specielt dem i landområderne – har kun begrænset mulighed for at benytte sig af kollektiv trafik. Her mener vi, at de forsøgsordninger, der har været afprøvet, måske kan være en løsning på længere sigt. Jeg tænker på telebusser og teletaxaordninger. For det er klart, at den her med »buschaufføren alene hele ugen« jo ikke er særlig miljøvenlig. Vi skal lære at indrette det fleksibelt og fornuftigt.

Selvfølgelig må og skal den kollektive trafik helst kunne klare sig selv, men det sociale formål er ikke let at få til at køre rundt, og er man af den overbevisning, at den trafikform, der ikke skader miljøet i samme omfang som andre, skal fremmes, så er man altså tvunget til at fremme den kollektive trafik og også være villig til at investere i den, bruge lidt penge på den.

Om regeringen har god vilje er vi faktisk i tvivl om, men indtil videre synes vi ikke, man har forstået at tage tyren ved hornene med hensyn til at indrette trafikken i den retning, som man faktisk selv ønsker. Der er behov for en større og ikke mindst bedre helhedstænkning, når det gælder den kollektive trafik. Den kollektive trafik for hele landet klares ikke med en metro i København, men med en bred satsning i hele landet.

De beslutninger, der skal træffes senere i dag, og især løsningen på Fyn, er en given op over for den almindelige udvikling, og det er jo kun døde fisk, der følger med strømmen.

Regeringen har faktisk nogle målsætninger på trafikområdet, på miljøområdet og på CO₂-udledningsområdet, som man ikke kan opfylde. Alligevel følger man bare med og gør det, der er lettest, i stedet for at være med til at prøve at præge og vende udviklingen i den rigtige retning. Det nytter ikke noget at fise på hammel og vente på den politiske forbrugers frivillige valg af den miljøvenlige og sikre transport. Vi er nødt til at trække den tunge kollektive vogn i gang.

I Kristeligt Folkeparti kan vi bedre lide gulerødder end pisk, og der er faktisk masser af gulerødder at vælge imellem: ved at appellere, ved at indrette og forbedre, ved kampagner og ved vejledning. F.eks. på den måde, at alle større arbejdspladser skulle være pligtige til at orientere deres medarbejdere om den kollektive trafiks eksistens og muligheder i forhold til virksomheden. Det kunne give en dobbelt og gensidig effekt, sådan at virksomheden appellerede til trafikken og trafikken indrettede sig efter virksomheden. Det er ikke noget, der ko-

stet meget at sætte i gang, og det kunne være frugtbart.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Ja, jeg er nu ikke helt enig i de gulerødder dér. Der er andre gulerødder, der for så vidt er bedre. Når vi har tvunget bilfirmaerne til at lave biler, der kan køre 100 km på 3 l diesel – det er jo ikke noget med, at De Konservative har opgivet CO₂-værdien – hvorfor skal de belægges med så stor en afgift, så sådan en bil, en lille folkevogn eller Renault, kommer til at koste over 200.000 kr. i Danmark? Hvorfor skal biler, der kører over 30 km pr. liter, pålægges så stor en afgift? Det er jo miljøvenlige biler.

Hvis man virkelig mener det, man står og her siger, må man jo sætte afgifterne ned, således at det bliver billigere og mere effektivt at køre i den slags. Det er en gulerod, der vil noget. Biler, der kører 18 km pr. liter, er jo målstregen i dag for CO₂-udslippet. Hvorfor skal der så betales så meget i afgift? Jeg forstår det ikke. Vi kan købe bilen hjem til 70.000 kr., og så koster den 240.000 kr. her. Der er da noget forkert i systemet.

Så kan man påstå og sige, at der skal være samkørsel til virksomheder, men hvis man ikke vil tage skridtet fuldt ud, er det, fordi der er et finansministerstyre og skatteministerstyre og ikke et miljøstyre.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Ja, jeg må have taget fejl af dagsordenen i dag, for jeg mener ikke, at der står noget om privatbilisme og afgift på biler på dagsordenen; jeg mener, at det er den kollektive trafik, vi diskuterer. Og for at man ikke skulle tro, at vi kun ville have kollektiv trafik, så sagde jeg faktisk, at vi gik stærkt ind for også privatbilismen og samspillet.

Det er helt klart, at vi mener, at man skal have en betydelig større differentiering på bilafgifter, sådan at de brændstoføkonomiske biler bliver betydelig billigere, og det har vi sagt gentagne gange. Det er helt klart, at der er mange ting at hente på den måde. Men det betyder jo ikke, at vi ikke også vil gøre den kollektive trafik mere miljøvenlig og mere effektiv og få den til at løse de sociale opgaver, som den skal. Og det er faktisk det, vi diskuterer i dag.

Ole Donner (DF):

Jeg vil gerne sige tak til trafikministeren for den trafikpolitiske redegørelse. Vi har i Dansk Folkeparti med interesse studeret rapporten og alle de statistikker og alle de ting, der er i redegørelsen, og der står mange gode ting, og der er mange ting, som vi også vil kunne støtte, når man kommer så langt.

Vi erkender, at der er behov for en kollektiv trafik, og det er specielt vigtigt, at der i de tyndt befolkede områder er noget kollektiv trafik, og med hensyn til småøerne skal det være sådan, at man har en regularitet og en mulighed for at komme frem og tilbage til det landfaste.

Vi er også godt klar over, at kollektiv trafik koster penge, og vi erkender, at den skal være der, men man skal ikke true folk til at benytte den kollektive trafik. Man skal lokke dem, man skal gøre noget, så den kollektive trafik bliver bedre, for hvorfor er det, at folk ikke vil bruge den kollektive trafik? Det er på grund af regulariteten, det er på grund af de store forsinkelser, det er på grund af, at materiellet ikke er i orden, man kører med de dårligste tog de steder, hvor der er mest brug for dem og omvendt. Så derfor kan man gøre rigtig mange ting for den kollektive trafik, som kunne gøre den noget bedre.

I stedet for straffer man privatbilismen. Og det skal man ikke gøre, for man må erkende, at i tyndt befolkede områder kan det jo ikke hjælpe noget, at man udvider den kollektive trafik, så den kører tre gange om dagen i stedet for to gange om dagen. Det er jo sådan, at vi må erkende, at dér er der ikke så meget trafik, at folk vitterlig kan bruge den kollektive trafik. De er nødt til at have privatbilen, og nogle er nødt til at have to privatbiler.

Her kan det altså ikke hjælpe noget, at man truer med at sætte benzinprisen op til en 15-20 kr. pr. liter og give større afgifter. Her er jeg helt enig med hr. Kaj Ikast, når han siger: Jamen når vi nu har så gode biler, der kan køre 100 km på 3 liter benzin, hvorfor præmierer man så ikke dem, og hvorfor præmierer man ikke de biler, der kører på let diesel osv., også private personbiler? Det var da meget bedre at gå den vej.

Der er mange andre former for kollektiv trafik. Flytrafikken må vi også erkende der er brug for, og hvad gør man så? Man lægger masser af afgifter på den, både landingsafgifter og passagerafgifter og meget mere, i stedet for at gøre forholdene tålelige.

Færgetrafikken, som jeg var inde på før, skal være der, men der er jo ikke en naturlov, der siger, at man skal tilgodese DSB og favorisere DSB-færgeselskaber til fordel for alle andre, og det har man altså en tendens til at gøre.

Taxakørsel er også en form for kollektiv trafik, og derfor mener vi i Dansk Folkeparti, at man skulle give mulighed for, at taxaer kunne køre i busbaner. Det ville gøre, at de, der valgte den form for kollektiv trafik, kom hurtigere frem i stedet for at sidde i en lang kø bagefter en halvtom bus.

Så står der også noget om delebiler. Det er selvfølgelig godt med delebiler, og det kan vi selvfølgelig også støtte, men vi mener alligevel, at det må også være sådan, at de, der gerne vil have en privatbil, ikke skal beskattes fra hus og hjem, fordi de gerne vil have et køretøj.

Så står der også, at man vil forsøge at gøre det billigere at køre med den kollektive trafik. Jamen der er jo mange undersøgelser, der viser, at det egentlig ikke er prisen, der er afgørende. Det er de ting, som jeg omtalte før: regulariteten og det dér med, at man ikke skal stå og vente i timevis, og at man ikke får nogen information om, hvorfor togene ikke kører. Derfor er prisen ikke det alt afgørende. Vi vil selvfølgelig gerne være med til at have nogle lavere takster på kollektiv trafik, men det kan jo også gøres på andre måder end lige i form af at give et tilskud. Det kunne også gøres i form af at effektivisere og lave besparelser. Det ville også give en lavere pris.

Så er der hele bustrafikken, som man i dette land har mishandlet på det groveste. Man gjorde det en overgang, at man lavede bestemmelser om licitationer, og det er i sig selv godt nok, men det, man så gjorde, var, at man lod DSB-busser komme ind med nogle fuldstændig forvredne tilbud, som gjorde, at man udkonkurrerede de private busselskaber.

Senere lod man udenlandske selskaber komme hertil og give tilbud på den kollektive trafik, samtidig med at man sendte millionbeløb til disse busejere for at gøre bilerne mere handikapvenlige. Det er i sig selv godt nok, men når så busserne efter en 3-4 år holder op med at køre, så tillader man, at de sælges til Finland og andre lande, hvor man ikke kræver pengene tilbage igen. Det er klart, at sådan nogle ting kan man som privat vognmand ikke hamle op med, dér er man jo taber på forhånd.

Da vi så endelig skulle sælge Combust, prøvede danske vognmænd at slå sig sammen og

købe busserne. Det var man sådan set ikke interesseret i, man ville hellere have et andet europæisk selskab ind og stå for busdriften, så man fik de sidste fjernet.

Så er der sådan noget som fjernbuskørsel. Jamen også her har der været masser af restriktioner. Nu har man så sagt, at nu kan de godt få lov at køre med 5, og de kan køre over Storebælt så og så mange gange, i stedet for at give det frit og så lade folk køre de steder, hvor der er et behov for at køre med busser. Det gør man ikke. Man lægger flere og flere restriktioner på, man flytter endda stoppesteder, så de kan komme over og holde i Istedgade i stedet for foran Hovedbanen osv. Man prøver simpelt hen på at gøre det så dårligt som overhovedet mulig for de private busselskaber.

Jeg synes, det er godt, vi får debatten om den kollektive trafik, og som jeg indledte med at sige, er der også ting i det her, som vi kan støtte, når det kommer frem.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Efter at vi siden Anden Verdenskrig alene har fokuseret på den individuelle transport, etablerer vi nu i disse år en trafikpolitik, der baserer sig på alle trafikformer som led i et effektivt transportsystem, der samtidig tager hensyn til miljøet og tilgodeser trafikikkerheden.

Det er væsentligt, at vi bruger de forskellige transportformers styrke og på den måde skaber et effektivt transportsystem. I den sammenhæng er der i de senere år gennemført mange initiativer, som bidrager positivt til udviklingen af den kollektive trafik, og som giver en god platform for de kommende års arbejde. På nogle områder kan vi allerede se effekten af initiativerne, på andre områder vil der først være en effekt på lidt længere sigt.

Der skabes gennem anlæg af nye banestrækninger grundlag for forbedring af jernbanetrafikkens konkurrenceevne over for andre transportmidler, primært fly og biler. Åbningen af den faste forbindelse over Storebælt har forøget antallet af togrejsende i øst-vesttrafikken med godt 50 pct., og den faste forbindelse har generelt medvirket til at give togtrafikken et løft. Efter åbningen af den faste forbindelse har der for første gang i mange år kunnet konstateres fremgang i den kollektive trafik.

Det må forventes, at Øresundstrafikken, der åbnes om godt et års tid, også vil forbedre konkurrenceevnen for jernbanetrafikken. Åbningen af jernbaneforbindelsen til Kastrup i 1998 og

den igangværende etablering af dobbeltspor på S-banen til Frederikssund og også beslutningen om etablering af en ringbane i hovedstadsområdet og forbedring på andre strækninger er andre initiativer, som bidrager til at skabe bedre betingelser og nye muligheder for jernbanetrafikken.

Gennem beslutningen om køb af nyt togmateriel er der yderligere skabt grundlag for forbedring af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, og sidst, men ikke mindst vil etablering af metroen give et kvalitetsløft til det kollektive trafikssystem i hovedstadsområdet.

Der er i 1997 og 1998 truffet beslutning om nedsættelse af taksterne i den kollektive trafik, bl.a. med henblik på at forbedre konkurrenceevnen over for mere miljøbelastende transportformer. Takstnedsættelserne bidrager sammen med de afgiftsstigninger på benzin, som blev besluttet i forbindelse med pinsepakken, til at forbedre den kollektive trafiks prismæssige konkurrenceevne over for privatbilen.

Der er afsat 90 mio. kr. i omstillingsstøtte over de næste 5 år til at forbedre den kollektive trafik i de tyndt befolkede områder. Forbedring af den kollektive trafik i de tyndtbefolkede områder indgår i den række af initiativer, der igangsættes på baggrund af de 200 mio. kr., som i forbindelse med pinsepakken blev afsat til udvikling af den kollektive trafik, og skal også ses som led i regeringens generelle bestræbelser for at sikre gode levevilkår på landet.

Bus/togsamarbejdet, der har skabt grundlag for det landsdækkende takst- og billetssamarbejde, har bidraget til at skabe større sammenhæng i den kollektive trafik. Takst- og billetssamarbejdet har sammen med udvikling af et brugervenligt rejseplanlægger-system på Internettet gjort det lettere og mere enkelt for kunderne at bruge den kollektive trafik.

Der er også gennemført væsentlige ændringer af de organisatoriske rammer for togtrafikken. Målet med ændringerne er at skabe øget kundeorientering og effektivisering. Gennem adskillelse af DSB og Banestyrelsen i to selvstændige enheder er der skabt grundlag for en åben adgang til skinnenettet, og det er også noget, vi ser udvikle sig på europæisk plan.

Med det fremsatte lovforslag til ændring af busloven er der også skabt grundlag for en forsøgsvis ændring af betingelserne for fjernbusserne som supplement til jernbanen i fjerntrafikken. Det er regeringens overordnede vurdering, at de senere års initiativer udgør væsent-

lige skridt i arbejdet for at udvikle og forny den kollektive trafik, men det vurderes samtidig, at de gennemførte initiativer ikke i sig selv er tilstrækkelige til at fastholde og styrke den udvikling, som der er behov for. Det er derfor nødvendigt at fastlægge en målrettet strategi for at fortsætte forbedringerne for kunden.

Jeg deler således ikke hr. Svend Heiselbergs negative vurdering af den kollektive trafik. Den kollektive trafik har sin egen rolle at spille i et effektivt transportsystem. Venstre må vel også på et eller andet tidspunkt ændre sit standpunkt, og i hvert fald er det glædeligt, at både Det Konservative Folkeparti, Centrum-Demokraterne og også Kristeligt Folkeparti har vist en helt særlig forståelse for, at der faktisk er tale om, at de forskellige transportformer må gå hånd i hånd, og det vil jeg også gerne understrege er regeringens opfattelse.

Mange ordførere har haft en ønskeseddel med til de fremtidige rammer for jernbanen. Jeg har noteret dem ned, og så må vi jo se, hvad vi kan få plads til. Der er nærmest trængsel om at være med i de kommende rammeaftalefor-handlinger, og de vil blive genoptaget og forhåbentlig ført succesfuldt til ende, så resultaterne kan indarbejdes på finansloven for år 2000. Det er spændende, om vi kan finde en behandling for hr. Kaj Ikkasts eksem, som blev omtalt, og om vi for en gangs skyld måske kan samle et meget bredt flertal og dermed et meget bredt fundament for jernbanetrafikken, for jernbanepolitikken i det hele taget her i Folketinget og gerne en række år frem i tiden.

Der er selvfølgelig behov for en overordnet prioritering af midlerne: Hvorledes styrkes jernbanen bedst i de kommende år? Og her drejer det sig jo om en passende blanding af infrastruktur og kørende materiel. De elementer, der bl.a. er til forhandling, er flere tog, som giver mulighed for højere frekvenser på store dele af banenettet. Det kan bl.a. være halvtimedrift til Århus, som kan være helt afgørende for jernbanens position. Det kan også betyde en bedre service og dermed, at vi kan imødekomme det behov, der er, og den efterspørgsel, der faktisk er efter at bruge toget.

Der er også elektrificeringen, som er nævnt af flere ordførere, imellem Fredericia og Århus som det første projekt, vi arbejder med, senere også videre mod Aalborg, og der er også nævnt andre strækninger i den her sammenhæng.

Så er der kapacitetsudvidelsen på Hovedbanegården som led i en eventuel igangsættelse af

udbygningen af sporene mellem København og Ringsted. Der er hele det trafikikkerhedsmæssige aspekt også inden for togdriften, f.eks. nedlæggelse af overkørsler og ikke mindst etablering af ATC på de banestrækninger, der stadig væk mangler det. Der er en miljø- og støjpulje. Det var bl.a. Socialdemokratiets ordfører hr. Poul Andersen, som nævnte, at vi også bør lægge vægt på i den her sammenhæng, at der er midler til rådighed til bekæmpelse af støj langs med banenettet, og det er også regeringens hensigt, at der fortsat skal være fremdrift i at sikre en bedre situation for de borgere, der bor langs med banerne.

Og endelig skal jeg nævne privatbanerne: Jeg er ganske enig i, at vi selvfølgelig også skal have løst privatbanernes fremtidige finansiering i forbindelse med, at vi afklarer jernbanens fremtid i de kommende år.

Det med privatbanerne fører mig over til nogle enkelte kommentarer omkring den regionale og lokale trafik. For det er jo rigtig nok, som der er blevet sagt fra flere ordførere, at den redegørelse, jeg har givet til Folketinget, er koncentreret om de ting, der primært har med statens aktiviteter at gøre, og det er jo sådan, at busdrift primært er noget, der er et ansvar for de regionale og lokale myndigheder.

Men den nuværende arbejdsdeling med hensyn til både privatbaner og sidebaner og i det hele taget den måde, vi har indrettet det kollektive trafiksystem på, ja, det vurderes i øjeblikket af et udvalg, som er nedsat under Trafikministeriet i samarbejde med Amtsrådsforeningen. Den nuværende arbejdsdeling betyder jo, at ansvaret for den regionale og lokale kollektive trafik i vid udstrækning ligger hos de myndigheder, der er tættest på borgerne og dermed også på kunderne til den kollektive trafik, mens staten har ansvaret for den landsdækkende jernbanetrafik.

Det igangværende udvalgsarbejde vil forhåbentlig skabe grundlag for den afklaring af privatbanernes og også af sidebanernes fremtidige jernbanedrift, sådan som der bliver efterlyst.

De senere års udvikling viser i det hele taget, at der kan være behov for en tættere og mere formaliseret dialog mellem det statslige niveau og amter og kommuner om rammerne og målene for den kollektive trafik. Regeringen ønsker en tæt dialog om, hvordan vi i fællesskab mellem de forskellige niveauer kan bidrage til en positiv udvikling af kvaliteten i den regionale og den lokale kollektive trafik. Det drejer sig

både om brug af teknologi, bedre information og begrænsning af miljøbelastningen.

Under alle omstændigheder er det med kunden i centrum, at regeringen går til denne opgave, og det er også drivkraften bag de initiativer over for amterne, som vi bl.a. tager, her ikke mindst med fokus på, hvordan vi skaber et bedre kollektivt trafiktilbud på landet, sådan som jeg også har nævnt.

Jeg skal også i denne sammenhæng specielt fremhæve bus/togsamarbejdet, hvor der er skabt et godt grundlag for koordinering af bus- og togtrafik og for at skabe større sammenhæng i den kollektive trafik. Det arbejde udgør en central forudsætning for kvalitetsudvikling i den kollektive trafik, og Trafikministeriet vil derfor fortsat støtte initiativer i det regi, der altså også er et eksempel på et samarbejde mellem stat, amt og kommune, som fungerer godt, og som fortsat udvikler sig.

Hvad angår miljøsidens, vil jeg gerne understrege, at for regeringen har den kollektive trafik en selvstændig rolle at spille i et effektivt trafiksystem. Det er altså ikke alene begrundet i miljøhensynet, at vi ønsker at fremme den kollektive trafik. Det er heller ikke af ideologiske hensyn, men det er af hensyn til at sikre, at Danmark har et effektivt transportsystem.

Jeg vil tillade mig at lade CO₂-problematikken ligge i dag. Vi har haft en forespørgsel om sagen her i februar. Vi får konferencen den 7. maj i Århus, hvor vi også får lejlighed til at drøfte det her spørgsmål, og jeg er også helt sikker på, at vi også får lejlighed til at drøfte det spørgsmål videre her i Folketinget, ikke mindst på baggrund af det videre arbejde, som også regeringen agter at gennemføre på det her område.

Jeg vil gerne understrege, især over for de ordførere fra de borgerlige partier, som har talt om straf af bilkørere osv., at der er ikke fra regeringens side på nogen måde lagt op til, at man skal straffe specielle trafikantgrupper, men der er lagt op til, og der er inviteret til en drøftelse af, hvordan vi løser transportopgaven bedre i fremtiden af hensyn til miljøet.

Hr. Ole M. Nielsen nævnte, at den sociale opgave, der skal løses af den kollektive trafik, ikke altid kan gøres optimalt miljømæssigt, og det er jeg sådan set enig i. Jeg tror, det er vigtigt, at vi også har den betragtning med i billedet, når vi vurderer den kollektive trafik. Det er vel ikke helt fair, at man stiller stærkere krav til, hvordan man lader sig transportere miljømæssigt,

bare fordi man vælger at køre kollektivt frem for at køre i egen bil. Men alligevel kan vi jo heldigvis konstatere, at det ofte har den konsekvens, at man får et miljømæssigt bedre regnskab ud af at bruge den kollektive trafik.

Det fører mig over til spørgsmålet om takster og priser for at lade sig transportere med bil, bus eller tog. Hvis vi skal se på den historiske udvikling, kan vi konstatere i forhold til indkomsten, at det er blevet klart billigere at køre i bil siden begyndelsen af 1980'erne. Til gengæld er det blevet klart dyrere at køre kollektivt indtil 1997, hvor regeringen sammen med venstrefløjen skaffede penge til at reducere den kollektive trafiks takster med 10 pct. og også inddrog flere årgange i børnerabatten, og vi har jo også, som det klart er bekendt, justeret på benzinafgifterne.

Men når hr. Søren Kolstrup dømmes dansk trafikpolitik som hamrende asocial, så kan jeg ikke følge med. Det er utrolig vigtigt, at alle har et kollektivt trafiktilbud, og det er derfor, regeringen fortsat arbejder med nye initiativer på det her område, sådan som der også er redegjort for i redegørelsen.

Jeg tror, at hr. Søren Kolstrup måske overser, at vi foruden det generelle takstniveau jo også skal have øje for, at vi har en række rabatter, som specielt er dedikeret til typisk mindrebemidlede – det være sig så børn, unge, ældre – men i hvert fald en række rabatorbninger, som vi tilbyder især mindrebemidlede, som så får mulighed for til en billig penge at bruge den kollektive trafik.

Regeringen er meget bevidst om, at den kollektive trafik også har dette sociale aspekt. I det hele taget ønsker regeringen med sin strategi for den kollektive trafik at sikre, at den kollektive trafik kan løfte sin del af transportarbejdet, også af væksten i transportarbejdet, sådan som vi i prognoserne kan se det vil ske i fremtiden.

Regeringen finder, at bedre regularitet er et væsentligt element i udviklingen af den kollektive trafik. Vi skal derfor stille krav til den kollektive trafik, men det skal samtidig sikres, at den kollektive trafik har forudsætninger for at forbedre regulariteten; det kræver tilstrækkelig kapacitet og god vedligeholdelsesstandard, og det kræver driftssikkert materiel.

Rejsetiden med den kollektive trafik skal reduceres. Højere rejsehastighed kan bl.a. sikres ved at skabe bedre sammenhæng og koordination mellem forskellige dele af den kollektive trafik.

For jernbanetrafikken kan rejsetiden også begrænses ved at give mulighed for gennem bedre materiel eller infrastruktur at køre med højere hastighed. I byerne udgør den øvrige trafik en begrænsende faktor for bussernes hastighed. Den kollektive trafik bør fremmes ved i højere grad at give busserne prioritet i trafikken gennem anlæg af busbaner, signalprioriteringer og den slags.

Regeringen har i regeringsgrundlaget tilkendegivet, at der vil blive tilvejebragt lovgivningsmæssig mulighed for, at kommuner kan foretage trafikreguleringer. Den mulighed vil også kunne bruges til fordel for den kollektive trafik.

Det er også vigtigt, at den kollektive trafik udgør et sammenhængende transportnet. En tur med bil går jo fra dør til dør. En tur med kollektiv trafiktransport går fra station til station eller fra stoppested til stoppested, og i mange situationer består en kollektiv rejse i realiteten ikke bare af én, men af flere forskellige små ture, som skal planlægges og koordineres og dermed hænge sammen.

Skiftet mellem transportformer tager tid og kræver planlægning, og der er behov for at forbedre sammenhængen både mellem individuel trafik og kollektiv trafik og mellem forskellige dele af den kollektive trafik. Bedre sammenhæng med individuel trafik kræver bl.a., at der er sikre og tilgængelige parkeringspladser for cykler og biler i forbindelse med stationer og stoppesteder.

Bus/togsamarbejdet udgør et godt grundlag for i de kommende år at arbejde videre med bedre sammenhæng i den kollektive trafik. Den kollektive trafiks terminaler har gennem mange år været et forsømt område. Komfortable, trygge og overskuelige terminaler er med til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv og fremmer mulighederne for at udvikle et sammenhængende transportnet.

Regeringen lægger også vægt på, at kundernes behov er i centrum. Det er det, der skal være drivkraften for udviklingen af den kollektive trafik. Det betyder bl.a., at planlægning skal tage udgangspunkt i den rejsendes ønsker og behov og der skal lægges vægt på at etablere en dækkende og pålidelig information om den kollektive trafik.

Det skal være trygt at anvende den kollektive trafik, og for S-togtrafikken er der taget konkrete initiativer, som er blevet godt modtaget af

kunderne. Der er ingen tvivl om, at de erfaringer kan vi også gøre brug af andre steder.

Den kollektive trafik bidrag til miljøbelastningen skal også reduceres. Den kollektive trafik er en del af løsningen på den miljøbelastning, som det samlede transportsystem udgør, men det er ikke hele løsningen.

Transport med bus og tog er i de fleste tilfælde mindre miljøbelastende end andre transportformer, herunder først og fremmest fly og biler. Men det skal sikres, at miljøfordelene bevares og udvikles, og det kan bl.a. gøres ved at sikre en bedre kapacitetsudnyttelse i den kollektive trafik. Jo flere passagerer der er i de kollektive trafikmidler, jo mindre bliver miljøbelastningen pr. transporteret person. Derfor skal vi tilpasse den kollektive trafik udbud efter, hvor mange passagerer der vil bruge den, og også være med til at tiltrække flere passagerer, så vi får en bedre kapacitetsudnyttelse.

Regeringen finder, at den nuværende afgiftsstruktur i den kollektive trafik ikke i tilstrækkelig grad giver incitamenter til at begrænse miljøbelastningen. Når udvalgsarbejdet vedrørende afgifter på kollektiv trafik afsluttes efter høringer, ja, så vil regeringen tage nærmere stilling til muligheden for at lægge energifgifter på den kollektive trafik, og det vil så blive forudsat, at provenuet på afgifterne tilbageføres til den kollektive trafik, sådan som også den radikale ordfører var inde på.

Det er vigtigt, at vi fortsat effektiviserer den kollektive trafik. De seneste års udvikling har været karakteriseret ved effektivisering, og det skal fortsættes. Det har således været muligt at fastholde produktionen, samtidig med at omkostningerne er reduceret. På den baggrund bør det vurderes, hvordan den udvikling kan fortsætte.

Det forekommer ikke sandsynligt, at den hidtidige udvikling på busområdet, hvor bustimeprisen til stadighed er faldet, vil fortsætte. Der må derfor skabes andre effektiviserings- og omprioriteringsmuligheder, som giver mulighed for at sætse på den kollektive trafik stærke sider, så vi sikrer os, at vi får mest muligt for pengene.

Jeg vil gerne med de bemærkninger slutte og takke ordførerne, takke for modtagelsen af redegørelsen. Jeg er glad for, at man har fundet, at man kunne bruge den, og jeg er også glad for de mange bemærkninger og ideer, der har været på bordet her i dag. Selv om vi jo ikke på hele strækningen er enige alle sammen, så op-

lever jeg alligevel, at der er en meget bred samklang omkring en række af de initiativer, som også regeringen ønsker at fremme. Så tak for debatten.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal hæfte mig ved, at ministeren og jeg har fælles erkendelse, hvad angår de sociale virkninger af den førte politik inden for trafikområdet, nemlig at udgifterne til kollektiv trafik har erobret en stadig stigende del af indkomsten. Det er vi altså enige om.

Ministerens siger også, at man er opmærksom på det, og ministeren siger endvidere, at man vil, sådan forstod jeg det i hvert fald, også gøre noget ved det. Det er en erkendelse, som jeg gerne vil være med til at erindre regeringen om.

At vi er uenige i vurderingen, den samlede vurdering, lad så det ligge, men den fælles erkendelse her skal jeg sandelig nok være venlig at erindre om. Tak for det.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Arne Melchior i anden ordførerrunde.

Arne Melchior (CD):

Ja, jeg tillader mig at benytte mig af anden runde, fordi jeg vil gøre opmærksom på, at der altså er en grundlæggende forskel i, jeg vil næsten sige kulturopfattelsen hos hr. Søren Kolstrup, men også fru Margrete Auken, med hensyn til spørgsmålet om vejnettet og herunder ikke mindst motorvejenes betydning.

Jeg sagde før noget om, at man giver sig jo ikke til at køre, bare fordi der er bedre veje. Man giver sig kun til at køre, hvis man skal nogen steder, eller hvis man har noget gods, der skal transporteres. Og forbruget stiger altså ikke, fordi der er bedre veje. Der sælges og købes og transporteres altså kun de samme varer.

Men når vi nu holder os til mennesker, så er det da stadig væk rigtigt, at man begiver sig jo ikke hjemmefra for at være undervejs, medmindre man er ude at jogge eller cykle sig en tur, sejle sig en tur eller for pensionister og ferieholdere at komme smukke steder hen, og det er vel også helt relevant.

Men normalt må man jo sige, at transport er noget, der haster, fordi man netop ikke begiver sig af sted for at være undervejs, men for at nå frem. Som eneste argument imod den betragtning havde hr. Kolstrup det: Jamen så kan folk

tillade sig at bo længere væk fra deres arbejde. De burde bo ved siden af deres arbejdsplads.

Det er utopi, ganske særlig fordi vi nu lever i en tid, hvor begge ægtefæller eller samboende som regel har et arbejde, som oftest vil ligge meget forskellige steder. Jeg bor i den indre by og arbejder altså her i den indre by. Vi har en bil, og den har min kone, for hun har altså 20 km til den medicinalfabrik, hvor hun er forsker, og så har hun naturligt bilen. Men når jeg skal herind om morgenen og hun skal til Ballerup, ja, i vinterhalvåret, hvor jeg ikke cykler, der kører hun mig faktisk hertil, og det sparer mig et kvarter hver vej. Jeg kan gøre det på 5 minutter i stedet for på 20 minutter med to busser plus to gange gangafstand, som jeg hører til de 20 pct. af befolkningen der ikke har alt for let ved. Det kan man da ikke bebrejde nogen.

Jeg kan slet ikke se dette her med, at man skal bo ved siden af, hvor man arbejder. Vi har haft en flugt til byerne i mange år. Nu er der altså mange mennesker, der, fordi det kan lade sig gøre, har glæde ved at bo noget friere og altså billigere pr. m² og måske med have. Så får de samtidig længere til arbejde; det er da rigtigt nok. Men det er jo livskvalitet, og det er det, jeg mener med, at der er forskel i nogle grundopfattelser her mellem dem, der er imod disse motorveje.

Det er jo stadig ikke forbudt at køre med hestevogn. Jeg tror, hr. Kolstrup længes tilbage til de såkaldt gode gamle dage. Jeg tror da, de har været gode. Jeg håber da sandelig for mine bedste- og oldeforældre, at de gamle dage også var gode, men som anklage imod nutiden er begrebet de gode gamle dage totalt forfejlet. Og jeg tror, at der ligger en livskvalitet, som er næsten uerstattelig, i den frihed til at bevæge sig fra sted til sted, som moderne trafik – såvel den kollektive som den individuelle – giver os mulighed for.

Så har jeg også en bemærkning til hr. Ole M. Nielsen, som sagde, at vi skal blive dygtigere til at sørge for – det fremgår jo også af ministerens redegørelse og også af den tykke, sorte bog, vi har fået – at det er vigtigt, at der kommer flere passagerer i busserne og togene. Og enhver kan jo regne ud, at det er det samme med bilen: Er der fire i bilen, ja, så er både prisen og forureningen pr. person, der kører, mindre, end hvis den kører med én person. Det ligger på den flade hånd.

Men jeg tror ikke, det kan lade sig gøre. Når jeg en sjælden gang skal tage S-toget en tidlig morgenstund ud af Københavns centrum, hvor jeg bor, så kører jeg i et tomt tog, og det kan jo ikke være anderledes, for det var fuldt på vejen ind, og det skal muligvis ud til Hellerup, Klampenborg, hvor ved jeg, og bringe et fuldt tog ind igen, men det kan altså ikke lade sig gøre at fylde det op den anden vej. Og da den kollektive trafik jo ikke kan lade sine interesserede passagerer vente i timevis, må altså den kollektive trafik også køre i de tyndt befolkede områder og på de tyndt besatte tidspunkter. Det er derfor, den skal have støtte, og det er jeg en ven af.

Men jeg tror altså, man må holde op med at leve i en eventyrverden og lægge utopiske planer, som er ikkeladsigopførlige. Det, jeg så gerne vil bede om, er, at man bliver lidt mere realistisk og siger, at bilen er altså kommet for at blive. Den er et uerstatteligt værktøj og hjælpemiddel, og jeg kender så at sige ingen mennesker, der ikke har bil, som ikke ønsker sig at få en.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Ja, det er jo en mærkværdig diskussion, for det er, som om man tror, at hvis man nu kunne lokke alle mennesker over i den kollektive trafik, så var alt godt. Men hvis man gjorde sig forestillinger om, at bare halvdelen af dem, der kører i personbil, at vi kun havde 900.000 biler i stedet for 1,8 millioner, så ville staten jo faktisk miste ca. 18 mia. kr. om året i indtægt foruden den ekstra udgift, som man så fik til den kollektive trafik.

Det er jo slet ikke noget, der kan lade sig gøre. Man snakker uden at spekulere på, om der er økonomi i det. Hvorfor skal man tage den glæde fra folk, netop det, at de kan bo, hvor de gerne vil, og at de kan sætte sig ind i det transportmiddel, som de har ønske om?

Jeg tror, der er noget altså, som vi slet ikke – vi praktiserer det jo heller ikke selv. Der er jo næsten ikke et folketingsmedlem, der kunne finde på at tage den kollektive trafik, hvis der holder en taxa uden for.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Søren Kolstrup for en kort bemærkning til CD's ordfører.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg vil spørge hr. Arne Melchior: Hvis man bor i Pandrup, Bagenkop og Nakskov, er det så ifølge CD's opfattelse ikke ønskeligt, at der i disse områder findes et erhvervsgrundlag, så man bor i nærheden af sin arbejdsplads? Er det er ifølge CD's opfattelse ikke rimeligt, at der inden for de enkelte regioner – HT-området, Fyn kan man dele op i to til tre områder – findes et erhvervsgrundlag, at vi dér finder et ligeligt erhvervsgrundlag? Det er det andet.

Det tredje er: Ønsker CD en verden, hvor man får en så stærk mobilitet, at folk skal rejse mellem regionerne, f.eks. fra Lolland-Falster til Tyskland, for at få arbejde? Det er jo faktisk sådan, man argumenterer for Femernbroen.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Arne Melchior, og derefter fru Margrete Auken som ordfører.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg kan da kun besvare spørgsmålet med et ja. Jeg har da ikke noget at indvende imod, eller jeg har da meget gerne på CD's vegne et ønske om, at der i Pandrup og Bagenkop og Nakskov skal være mulighed for at få beskæftigelse. Det kan bare ikke lade sig gøre.

Det er jo ikke forbudt nogen at lægge sig hen de steder med deres virksomhed. Ned til Lolland-Falster er der f.eks. ganske fortrinlige forbindelser, både med bil og med tog; men området står relativt stille. Og vi kan jo ikke sådan ved statsforanstaltning lægge drifterne – jo, jamen hr. Søren Kolstrup nikker, at det kan man godt; ja, ja, det kan man godt, men det er jo den gamle kremlinske eller sovjetunionske kommunistbetragtning, at det skal staten tage sig af. Det er jeg altså klart modstander af, så jeg mener slet ikke, at det giver nogen mening.

Med hensyn til Femernbroen tror jeg ikke, det kommer til at betyde, at ret mange, der bor i Danmark, vil arbejde i Tyskland og omvendt. Vi har jo netop i disse dage fået rapporter om, at pendlingen over Storebælt, altså at folk, der arbejder på den ene side og bor på den anden side, er betydningsløs, den har ikke taget nogen udvikling. Det kan komme lidt mere i løbet af de næste par år, men det bliver ikke stort. Det er slet ikke det, det drejer sig om.

Det drejer sig om, at transport haster. Hvad enten det er gods og varer, eller det er menne-

sker, der transporteres, så gælder det om at gøre det så nemt og så sikkert som muligt. Det var det, jeg sagde med mine tre bud. Det hedder: sikkerhed, fremkommelighed og valgfrihed. Og, read my lips, det bliver ikke anderledes, hr. Kolstrup.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Fru Margrete Auken som ordfører.

Margrete Auken (SF):

Det er en utrolig trættende debat, den her. Vi har haft den så mange år, og der kører de mærkeligste beskyldninger.

Jeg tror ikke, der er nogen herinde, der siger, at vi vil forbyde bilerne. Bare lige – jeg har sagt det så mange gange før, jeg tror ikke, det hjælper, at jeg siger det nu. Og det kunne ikke falde hr. Ikast eller hr. Heiselberg og desværre åbenbart heller ikke hr. Melchior ind at høre efter. Det er sådan set bare sagt af hensyn til den videre snak i det.

Det er også udmattende, at vi næsten altid skal få det til at handle om, at man vil straffe nogen. Der er ikke tale om at ville straffe nogen. Der er tale om, at vi står med et problem, vil jeg sige til hr. Melchior, som er miljømæssigt. Jeg har kunnet høre, at hr. Melchior ikke anerkender det; men det gjorde den forrige regering, og det gør altså stadig væk et flertal herinde, anerkender, at vi har et faktisk alvorligt miljøproblem; og vi har fået en ordentlig klamamse i OSCD's karakterbog, som ellers ser fin ud for miljøet, nemlig fordi trafikken er slem.

Vi har et trafikmarmeladeproblem. Når hr. Melchior siger, det gælder om at komme frem, komme hurtigt frem, så må jeg altså betro hr. Melchior, at hvis man følger den politik, som der lægges op til der, så sidder vi fast. Og hvis man tror – og det ved jeg, at hr. Melchior, som er et godt menneske, en anelse naiv af og til, men et godt menneske, er fuldstændig overbevist om at folk er kloge nok til – at når trafikmarmeladen melder sig, så finder man ud af at rejse på anden vis.

Det er der ikke noget der tyder på. Tag ud i den store verden og se, hvordan folk sidder fast. Det er jo et rystende syn, at så mange mennesker finder sig i det, at de ikke kommer ud af flækken, men altså bliver siddende med deres biler snude ved snude ved snude ved snude. Der er intet, der tyder på, at det vil regulere sig selv, hvis man ikke griber ind over for det. Det

tror jeg de fleste, der har med det her at gøre, vil medgive.

Derudover er det en almindelig kendt – ikke i Folketinget, men andre steder – en almindelig kendt og anerkendt sandhed, at hvis man bygger nye veje, medmindre man ligefrem gør det i Nordjylland, så er de fyldt op.

Så kan hr. Melchior sige: Jamen det er da en fordel, for så kan folk jo komme hurtigere derhen, hvor de skal. Folk bruger altså mere tid på transport i dag end før, og når hr. Melchior siger, at det er jo ikke for transportens egen skyld, de gør det, kan man jo spekulere på, hvad er det for en bedårende udvikling, vi har fået, siden folk altså nu har folk mere transporttid.

Jeg er enig med hr. Melchior i, at det i sig selv ikke er nogen lykke at have lang transporttid i sig selv, men hvad er det, der er gået galt? Hvad er det, vi ikke har gjort godt nok? Debatte i dag skulle jo meget gerne have handlet om, hvad vi gør, også den sociale side af sagen, hvor jeg ikke er helt enig med ministeren i, at det er så utrolig retfærdigt, som ministeren siger. Men det er åbenbart en ny holdning hos fru Sonja Mikkelsen, efter at hun er blevet trafikminister: nu ser det system, vi har, mere socialt ud, men o.k. Jeg synes ikke, vi har et særlig godt socialt system.

Det er stadig for dyrt at bruge den kollektive transport i forhold til de problemer, der er ved at benytte den, og vi rammer også de svage grupper. Der står jo faktisk i redegørelsen, at vi har pålagt nogle grupper nogle besværligheder.

Nu kan jeg desværre ikke deltage i den konference, der skal være den 7. maj, og det er jeg helt ulykkelig over, fordi jeg kan høre, at det skal være en konference, der skal føre til noget. Det er altså fantastisk – en konference, der skal føre til noget! Så er det lige før, man aflyser alt det, man skal med andre udvalg, for at kunne være med. Det ville dog være den første af en meget, meget, lang række af konferencer, som førte til noget, men jeg vil gå ud fra, at det ikke afhænger af min deltagelse, om det bliver tilfældet, og jeg vil se spændt frem til, hvad resultatet bliver.

Jeg vil godt have lov til at sige: Jeg regner ikke med, at det vil lykkes hverken Kristeligt Folkepartis ordfører, De Radikales ordfører, Enhedslistens ordfører eller mig at overbevise Venstres og De Konservatives ordførere om, at det ikke drejer sig om at straffe nogen eller få nedlagt bilismen, men at det drejer sig om at få

løst nogle miljøproblemer. Men lad det også være sagt til den danske befolkning, at det faktisk er det, vi er optaget af, og at vi henholder os til, at der fra Trafikministeriet og fra en række andre ministerier heldigvis kommer rapporter og redegørelser osv., som er af et betragtelig højere niveau end dele af den debat, vi har haft i dag. Derfor kan man også nære en lille smule håb om, at der også kan komme noget godt ud af det på et eller andet tidspunkt.

Beklageligvis er der ikke noget, der tyder på, at regeringen selv vil anvende de virkemidler, som den indtil for ganske nylig sagde var nødvendige som supplement til forbedringerne. Den sagde, de var helt nødvendigt, og det er også kommet fra ministeren selv, at det er helt nødvendigt, at der også sker noget på det afgiftspolitiske område. Men der er ikke noget, der tyder på, at det kommer med, og derfor tror jeg selvfølgelig, det bliver på meget lang sigt. Jeg må indrømme, at jeg har meget lidt at have min optimisme i. Jeg vil da prøve at være optimistisk et lille øjeblik, men meget tyder på, at det kan komme til at gå lige så galt i Danmark, som det er gået i en række andre lande.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Nu skyder fru Margrete Auken altid på bilismen, men den 22. juni 1992 åbnede man for fri bevægelighed for den kollektive trafik i Europa på tværs af grænserne, så alle jernbaneselskaber måtte køre på hinandens skinner. Hvorfor virker det ikke?

Det er ikke Det Konservative Folkeparti, der har været imod det, tværtimod. Vi har prøvet på alle mulige måder at få det til at virke, men der er jo ikke noget alternativ til bilen.

Hvordan kan det være, det ikke virker? Fru Margrete Auken siger gang på gang, at togtrafikken virker, jamen det gør den ikke i Europa, desværre. Jeg kæmpede for det, dengang jeg sad dernede, og jeg fik det gennemført, men hvorfor virker det så ikke? Jeg forstår det ikke, når det skulle være så godt.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Fru Margrete Auken siger, at folk bruger mere tid til transport i dag, og det er jo beviseligt. Men for det første har det jo sin limit, sin grænse. Døgnet har stadig ikke mere end 24 timer, så det kan altså ikke blive ved med at vokse i det uendelige.

Jeg tvivler på – og det har jeg også sagt tidligere på dagen – at folk ønsker at sidde i bilerne i længere tid, end de nu skal bruge. Og hvor megen tid skal de så bruge til det? Jo, kun så meget som de har lyst til. Det er dét, jeg før kaldte livskvalitet. Der er jo ikke nogen, der giver sig til at køre i bil bare for at brænde benzinen af og få kørt nogle flere kilometer, så bilen kan falde mere i værdi; det er der ikke nogen der gør. Det er altså en livskvalitet for de pågældende mennesker, og det synes jeg fru Auken skulle anerkende.

Til slut vil jeg sige, at første gang jeg hørte hr. Erhard Jakobsen omtalt for mange, mange år siden, var dengang han sagde: Hver familie sit dollargrin. Der er sikkert andre end mig, der husker det, og det var dengang, man kaldte en bil et dollargrin. Så sagde hans socialdemokratiske kolleger: Skal det pludselig være socialisme? Og så sagde hr. Erhard Jakobsen: Ja, hvad tror I da? Tror I, at socialisme består i, at det kun er de velstående, der skal have råd til at have en bil, mens de andre kan gå eller køre på cykel eller tage bussen? Selvfølgelig må det være et mål for Socialdemokratiet at bringe dem, der ikke har haft råd til bil indtil nu, op på den standard, hvor de får råd til det. Det er derfor, der bruges mere tid i bilerne, fordi der er flere, der har fået råd til den livskvalitet, der ligger i selv at kunne transportere sig.

(Kort bemærkning).

Christian Jensen (FP):

Det er jo af egen fri vilje, bilisterne holder snude mod bagsmæk på motorvejene, og det kan vi altså ikke lave om på. Statistikken viser, at det ikke kan laves om, uanset hvor meget man forsøger at fortælle, at det kan lade sig gøre, og den klogskab kan vi altså ikke bruge til nogen ting.

Der var engang en, der skrev, at det er mærkeligt, at de klogeste mennesker her i Danmark enten kører bil eller kører taxa eller klipper hår. Jeg vil kontakte forfatteren og bede om at få det udvidet med en enkelt gruppe mennesker, nemlig dem, der altid tror, de ved, hvad der er bedst for folk. Folk vil altså det, de vil, og den frihed kan vi ikke tage fra dem eller knægte ved at være klogere end dem og tro, vi ved, hvad der er bedst for dem. Folk vil køre i bil, erkend det dog.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg glemte at sige til hr. Heiselberg før, at jeg kan godt finde ud af at tage en bus ind til Hovedbanegården, når jeg skal videre. Jeg tror også, der er andre herinde, der er kvikke nok til at gøre det, men jeg kan forstå, at hr. Heiselberg mener, det er ganske ekstraordinært, selv om vi kan tage taxa og oven i købet kan gøre det kvit og frit.

Så til hr. Kaj Ikkast, som spurgte: Hvorfor virker det ikke? Det er der jo lavet en del undersøgelser af, og en af grundene er, at det organisatoriske i EU er elendigt. Noget af det, vi prøver at arbejde på, er jo også, om vi kan få løftet den organisatoriske del af jernbanetransporten. Den fungerer virkelig dårligt, og jeg tror, vi hurtigt kan blive enige om, at det er noget, der skal samarbejdes om, så vi får løftet EU's godstransportpolitik på en sådan måde, at den ikke længere ramler ind i alle mulige forældede mærkværdigheder.

Jeg kan ikke stå og løse problemet her, men vi har haft debatter i al den tid, jeg kan huske. Jeg har i hvert fald haft store debatter, også i begyndelsen af 1980'erne og i midten af 1980'erne, om at koordinere både den nordiske og den øvrige europæiske godstrafik på skinner, vel vidende at den først og fremmest blev stoppet af en meget gammeldags organisering. Det er altså ikke, fordi man ikke vil, og det er heller ikke – havde jeg nær sagt – fordi den ikke kan komme til at fungere. Det er simpelt hen, fordi det område har været i den grad forsømt politisk.

Til det sidste bare det, at jeg tror, at både hr. Melchior og hr. Christian Jensen har ret i, at folk bliver siddende i bilerne, uanset om de sidder fast. Men det er jo også en af grundene til, at man bliver nødt til at gøre noget andet end bare tro, at det kan regulere sig selv, for bilerne kommer jo ikke frem. Nu har vi jo stadig mulighed for at komme rundt på cykel mange steder i byerne. Vi er ikke i den situation, man kender i f.eks. Athen, hvor alle vitterlig sidder fast, og hvor de, der ikke synes, det er sjovt, ikke har en chance. Vi er nødt til at gøre et eller andet for at undgå, at den trafikmos tager magten i vore byer, for det er ikke muligt at satse på, at den regulerer sig selv. Men både hr. Christian Jensen og hr. Melchior har ret i, at folk sidder i bilerne, også selv om de ikke kommer ud af flækken.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg forsøgte bare at sige, at når vi diskuterer miljøpolitik, tror jeg, de fleste af os herinde repræsenterer en god portion dobbeltmoral. Det er rigtigt, at det har været vældigt in i nogle år at tale om miljø, men jeg synes, det er dejligt, at vi i dag har fået en lidt mere afdæmpet miljødebat, end vi tidligere har oplevet. Det skyldes vel, at folk er begyndt at tvivle på alle de postulater, vi er kommet med; det hele er måske ikke så farligt, som man vil forsøge at bilde folk ind.

Jeg har forstået af en tidligere debat, at fru Margrete Auken har en bil, og jeg vil gerne spørge: Nu er det vel en bil, der er katalysator på? Det er vel ikke en gammel bil, en af dem, der forurenar, fru Margrete Auken kører rundt i?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Nu tror jeg, jeg vil til at være gode venner med fru Margrete Auken, for hun sidder jo i Jernbanerådet. Kunne fru Margrete Auken ikke sørge for, at persontrafikken med tog over den dansk-tyske grænse bare kan afvikles nogenlunde således, at køreplanerne passer sammen? Det har vi kæmpet for i mange år, og det er jo ikke noget EU-spørgsmål; det er mere et spørgsmål mellem ledelsen i Sølvgade og i Deutsche Bundesbahn, og det kan man altså ikke finde ud af.

Det er slet ikke noget EU-problem, for det er løst i 1992, som jeg udtrykkeligt sagde før. Men hvorfor kan man ikke få det til at køre? Så længe det ikke kan køre, er der ikke noget at sige til, at vi kun har 7-8 pct. af godstransporten på jernbanerne, og at der næsten ikke er nogen passagertrafik af international karakter mere. Det undrer mig ikke mere, men det har det gjort mange gange, og jeg har prøvet at kæmpe for det, og nu håber jeg, fru Margrete Auken vil gøre noget for det.

(Kort bemærkning).

Christian Jensen (FP):

Når nu fru Margrete Auken giver os medhold i, at folk af egen fri vilje sidder på motorvejene i kø og kø og kø – til gavn for hvem er det så, når fru Margrete Auken vil regulere? Hvad er det, der skal reguleres? Den regulering er ikke nødvendig, fordi det netop er dét, folk vælger. Tror fru Margrete Auken virkelig, hun kan få det til

at glide ved en regulering? Folk sidder der jo stadigvæk, så hvad er det, der skal reguleres, og til gavn for hvem skal det være?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Næh, vi lader dem bare sidde på motorvejene. Det har jeg ikke spor imod, lad dem bare sidde dér, og lad os så lade være med at bygge nye. Der er jo ingen grund til, at vi plastrer mere til, bilisterne kan sidde fast og hygge sig på dem, der findes nu.

Men det, jeg snakker om, er byerne. Her sidder bilisterne jo også fast, og her har vi jo en stigende belastning. Endnu er det ikke for alvor gået galt i København og de andre danske byer, men vi ser det andre steder i verden, hvor der er den samme lyst til mobilitet som beskrevet af Fremskridtspartiets ordfører. Der er virkelig en sådan vitalitet, at man ender med at sidde fast og ikke kommer ud af flækken, og derfor er vi nødt til at gøre noget ved det.

Så lige et ord til hr. Kaj Ikast. Jeg er fuldstændig enig i, at det er ganske dødsdygt, at man ikke kan få tingene koordineret. Så er spørgsmålet for så vidt, om det er et EU-anliggende, eller om det er bilateralt. Nu var jeg optaget af godstransporten, for det er nemlig et EU-anliggende at få den til at lykkes, og så vil persontrafikken være et bilateralt anliggende.

Jeg er ganske enig i, at Deutsche Bundesbahn er værre end DSB med hensyn til at få det til at fungere, og det må være en af de opgaver, som vi må tage op i fællesskab. Det er nemlig ikke et spørgsmål om, at jernbanerne i sig selv ikke virker, men at der er mennesker på begge sider, der ikke kan få det til at virke.

Ole M. Nielsen (KRF):

Det har haft meget karakter af ritualer denne eftermiddag, og ritualer skal man heller ikke kimse ad. Men det kunne jo også have lidt med holdninger at gøre, og jeg synes nok, det er karakteristisk, at de borgerlige partier har opgivet opfattelsen af, at CO₂-udledningen er et problem overhovedet.

Selvfølger skal man da, når man har holdninger, også tage stilling til, hvad der er af kendsgerninger. Selv om det også skulle være rigtigt, at CO₂ ikke var et problem – jeg ved det ikke, jeg lader bare ligesom det med sikkerheden ligge – men hvis der alligevel skulle være en vis risiko ved det, så er det nok for sent at

tage hånd om CO₂-problematikken, når vi finder ud af, at det virkelig er et problem.

I hvert fald er der det problem, selv om CO₂-udledningen ikke skulle være et problem, at vi trods alt også tærer på energiressourcerne, og det er ligesom en debat, vi fuldstændig har glemt de senere år til fordel for CO₂-problematikken. Det er jo to alen ud af det samme stykke, men det må vel nok trods alt være en kendsgerning, at den måde, vi transporterer os på og lever på i det hele taget, i hvert fald ikke er bæredygtig, at vi tærer på Jordens ressourcer. Jeg tror på, at der bliver mindre af dem på et tidspunkt, og det kunne da godt være en af grundene til at have holdninger.

Regeringen har faktisk holdninger, tror jeg. Vi har lige for et par dage siden fået det her forslag til landsplanredegørelse fra miljø- og energiministeren, men det er også en anden afdeling. Der står på side 74:

»Udfordringen for alle parter er nu at fremme en mere miljøvenlig anvendelse af den eksisterende infrastruktur. Det stiller bl.a. krav til organiseringen af transportarbejdet. Det er nødvendigt med en nytænkning af rollerne mellem de myndigheder, forskningsinstitutioner, transportører og transportkøbere, der tilsammen skal udvikle nye miljørigtige transporttydelser. Erhvervs-, transport-, miljø-, by- og boligpolitikken skal spille sammen omkring en ny og bedre organisering af transportarbejdet.«

Det synes jeg man ser for lidt til i den trafikpolitik, der føres, og dér kan jeg så tage hul på debatten omkring det næste emne, den løsning, man vælger på Fyn. Ud af 4 alternativer vælger man det dyreste og det, der er mest fordelagtigt for den individuelle trafik, og som ikke giver plads til nogen som helst investering i den kollektive trafik.

Man falder altså på halen for ønskerne om individuel transport, hvorimod man kunne prøve at tage nogle overordnede hensyn i regeringen som helhed og have en helhedstænkning om, hvordan vi ønsker at indrette det samfund, som faktisk bliver beskrevet i det her udkast til landsplanredegørelse. Men det springer man fuldstændig over. Det kunne jo være, at man i stedet for at opfordre alle mennesker fra Svendborg til at tage på arbejde i Odense skulle prøve at udvikle den regionale politik, sådan at man fik oprettet nogle arbejdspladser igen i Svendborg – bare for at tage en ting.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 223: Forslag til lov om anlæg af rute 9, strækningen Odense-Svendborg.

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).
(Fremsat 14/4 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Lis Greibe (S):

I Danmark er vi efterhånden verdensmestre i at bygge motorveje. Vi har 845 km motorvej, og det er tre gange så meget som for blot 25 år siden. Den danske bilpark er naturligvis også vokset i den samme periode, men slet ikke i samme eksplosive fart, idet stigningen kun har været på ca. 50 pct. Danmark har således Europas største motorvejsnet i forhold til bilparkens størrelse, men vi skal ikke blindt tilstræbe at fortsætte den linje. Vi skal tænke os grundigt om, før vi anlægger nye hovedtrafikårer.

Når man taler om vor førerposition som motorvejsbygger, må man huske, at der her er tale om gennemsnitstal for hele landet, og man skal naturligvis, når man rationelt planlægger fremtidens vejstruktur, se på udviklingen og behovet i det enkelte område. Vi skal handle ud fra et overordnet hensyn og lægge skatteborgernes penge dér, hvor vi kan tilgodese trafikikkerheden bedst.

Bag dagens tre anlægslove ligger mange analyser og vurderinger om trafikudvikling i relation til vejklassificering.

Først skal vi beskæftige os med rute 9. I forbindelse med Storebæltsforliget i 1986 blev det vedtaget, at udbygningen af gode vejforbindelser skal prioriteres højt til den eller de færgeruter, som efter en tilpasningsperiode vurderes at kunne opretholdes på længere sigt. Dette betyder bl.a., at der skal sikres gode vejforbindelser mellem Odense og Svendborg. Vi har længe vidst, at Odense-Svendborg-vejen har trængt til et trafikløft, og det er ikke uden grund, at man har presset på fra lokal side. Det har ikke gen-