

[Ministeren for offentlige arbejder]

Som det imidlertid fremgår af, hvad jeg her har sagt, har regeringen ved budgetmæssige omdisponeringer søgt at imødegå disse problemer ved at tilføre den statslige kollektive trafik ressourcer ud over, hvad der ellers var planlagt.

Jeg skal ved denne lejlighed give tilsagn om, at regeringen fortsat vil bestræbe sig for at udbygge den statslige kollektive trafik, så den kan optage og fastholde tilgangen af passagerer.

Når det er sagt, må det naturligvis også samtidig understreges meget stærkt, at regeringens muligheder for yderligere økonomisk støtte til den kollektive trafik må ses i sammenhæng med kravene til regeringens samlede økonomiske politik. I denne forbindelse må også erindres, at kollektiv trafik til den lavest mulige takst ikke altid er den bedste. Lave takster og store driftsunderskud stiller krav til skatteprocenterne. Et stærkt voksende driftsunderskud vil derfor have tendens til at begrænse investeringsmidlerne. Herved forhindres den løbende anlægsfornyelse og -udbygning, som er nødvendig for at undgå kvalitetsforringelser.

Afslutningsvis skal jeg gøre opmærksom på, at langt den største del af den kollektive trafik udføres under kommunalt og amtskommunalt ansvarsområde samt under hovedstadsrådet. Generelle forbedringer for den kollektive trafik forudsætter således ikke alene statens, men også disse instansers positive interesse og vilje til at gennemføre en omprioritering af tilsvarende karakter som den statslige.

**Margrete Auken (SF):**

Der er forskellige opfattelser af retfærdighed og lighed i dette folketing. Der er helt givet adskillige herinde, der mener, at det er i sin orden, at det er de rige og raske og stærke, der privilegeres, så alt kan gå endnu hurtigere og endnu effektivere på deres præmisser.

Men regeringen og socialdemokratiet er mig bekendt ikke enige i denne holdning. Også for dem er det en anfægtelse, at de 35-50 pct. af befolkningen, der er afhængige af kollektiv trafik, har så meget ringere vilkår end dem, der har nem adgang til privat bil.

Dertil kommer en anden og mere brutal forskelsbehandling. Med Nordkoltrappontens

formulering: store dele af befolkningen opfylder på én eller flere måder ikke de krav, der stilles til trafikanterne. De har med andre ord tilpasningsvanskeligheder til det, som burde være det selvfølgeligste af alt for dem. Hvad vil det nærmere sige, ud over at det er besværligt at komme rundt, at masser af mennesker simpelt hen er bange for trafikken og med god grund? Det samlede ulykkestal er faldet – ja vel, men det gælder ikke de grupper, der med et makabert udtryk kaldes »de bløde trafikanter«; man spekulerer af og til på, om de kaldes det, fordi de ikke laver så store buler i bilerne. Det er virkelig livsfarligt at gå rundt blandt biler, for slet ikke at tale om, som nogle af os dristigt forsøger af og til, at cykle imellem dem. For børnene, for de gamle og for de handicappede er trafikken et mareridt. Alligevel er det stadig væk de hårde trafikanters effektivitets- og tryghedsbehov, der prioriteres højest. Gad vide, hvornår det er sket, at man i en gade, hvor nogle slås for cykelstier, har sagt: det skaber vi plads til, så er der kun plads til én række biler. Nej, når det hedder, at der ikke er plads til cykelstier, betyder det i reglen altid: uden at man generer bilerne, for dem vil man jo ikke genere. Hvad man byder børn og gamle og andre såkaldte afvigere – nej, det kalder man dem ikke, men det må de jo være ud fra den norm, som de rige og raske sætter – ville man ikke byde nogen af disse grupper på nogen arbejdsplads i dette land og heldigvis da.

Men ud over, hvad der ligger på dette plan af menneskelig hensynsløshed over for de svage, er det spørgsmålet, om den økonomi, der bestandig bruges til forsvar for det kyniske system, overhovedet holder vand. Hvis de samlede udgifter til privatbilismen fra samfundets side gøres op, og hvis man heri f. eks. indregner, hvad det koster, at miljøet belastes af privatbilerne, og at sygehuse ne bruges i det omfang, de gør, til trafikulykker, ja, så ændrer billedet sig betydeligt. Ifølge vejdirektoratet koster en ulykke med personskade i gennemsnit 225.000 kr. Det må da kunne lokke selv de mest griske kynikere til at få gjort noget effektivt ved det.

I det hele taget er priser noget sært noget. For nok vil ifølge diverse ekspertberegninger udgifterne til f. eks. et amtskommunalt trafikselskab være netto 100 kr. om året pr. indbygger, men hvis man så herfra trækker de