

[Margrete Auken]

disse krav. Det havde været meget væsentligt, om vi i højere grad havde fået dem ind i denne debat – bortset fra den omsorg, som hr. Alfred Hansen lagde for dagen i forbindelse med sin sædvanlige fynske motorvej, som næsten kommer frem, som Karthago gjorde i Catos taler.

Der er selvfølgelig kommet det forslag fra flere sider, stærkest fra fru Mimi Jakobsen, at alle de svage skal bures inde i eller forpansres i biler. Det er rigtigt, at sådan som trafikken er i dag, er man mere i sikkerhed i sin bil, end man er, når man færdes frit. Der kom også forslag fra fremskridtspartiet om, at man ophæver alle skatter på biler og alle afgifter. Så bliver det nemt nok at køre. Ud over, hvad det giver af store problemer, ud over de kolossale forskydninger, der bliver i vores ressourceforbrug, ud over det miljøsvineri, der kommer, mener jeg, det er en ganske umenneskelig måde at være sammen med hinanden på, bag hver sit panser. Jeg ved ikke, om fru Mimi Jakobsen og andre havde tænkt sig, at vi skal begynde at give småbørn kørekort, at alle grupper skal have adgang til et kørekort, eller om de stadig væk skal være afhængige. Skal de i det hele taget være der, har de overhovedet lov til at være i trafikken, har de lov til at være i landet? Når man selv har små børn, er det forfærdeligt at se dem angste for at færdes i deres allernærmeste omgivelser. De kommer nærmest i panik fra en alder af 2 år over for disse uhyggelige væsener, der flintrer om ørerne på dem. Jeg synes godt, vi kunne have brugt mere tid på den side af debatten.

Den anden side, som til gengæld har været meget inde, har været omsorgen for de tyndt befolkede områder. Jeg glædede mig over hr. Ivar Hansens udtalelse om de utrolig mange mennesker, der bor i de tyndt befolkede områder. Jeg tænkte på en horisont, der var fuld af ensomme ryttere. Men det er da rigtigt, at selv om de områder er tyndt befolkede, så skal de da også have muligheder. Der skal det nemlig heller ikke kun være mænd, der skal have lov til at køre bil. I øjeblikket er det sådan, at 3/4 af alle pladser i de private biler – ikke bare af ratpladserne, men af alle pladser – er optaget af mænd i alderen 20–65 år. Det skal ikke bare være dem, der har mulighed for at komme rundt, og som ellers, hvis de ikke har direkte adgang til privatbil, skal flytte.

Vi efterlyste i vores optakt lidt mere fantasi. Jeg vil godt henvise til en artikel, jeg havde håbet ministeren havde kastet sig over med iver og interesse, fordi den kom lige før denne debat. Det er en artikel, der har været i det sidste nummer af Danske Kommuner, den hedder »Behovsstyret kollektiv trafik«. Her er et fuldstændigt orgie af ideer og fantasi i forhold til, hvad ministeren har fremlagt. Jeg må medgive, at det selvfølgelig er et sølle sammenligningsgrundlag, men alligevel, der er masser af ideer der.

Når vi har været med til at fremsætte den dagsorden, er det bl. a. for at tvinge denne – i hvert fald på dette område – lidt nøjsomme og matte regering til at sætte en lille smule i gang og tænke: hvordan løser vi dette problem, hvordan gør vi dette land til et land, der er rart at være i? Ikke bare – og nu gentager jeg – for de rige, de stærke og de raske mænd.

Jeg vil godt i forlængelse af dette sige, at det også var her, vi skulle have haft mulighed for at komme til at drøfte økonomien. Jeg er ikke ganske enig i hr. Kurt Hansens noget forkortede måde at beregne Nordkolt-rapportens besparelser på. Der går lidt for kort tid, fra man investerer, til man får pengene ind igen, også ud fra Nordkolt. Men det er altså heller ikke et spørgsmål om økonomi i første omgang. At det bliver det på den lange sigt, er en anden side af sagen. Jeg mener, at det er penge, der gives til liv og velfærd. At de så kommer hjem til sidst, er måske ikke det værste, der kunne ske.

Grove (KF):

Jeg vil gerne takke ministeren for det svar, jeg fik. Mit spørgsmål var ikke drillende ment, det var alvorligt ment. Denne gang spurgte jeg omhyggeligt om ministerens mening, ikke hvad han mente om trafikrådet, og hvem der havde rettighederne. Jeg spurgte, om ministeren mente, det var fornuftigt, at man forhindrede privat kollektiv trafik i at komme i gang. Om det var fornuftigt, at blot fordi det er privat, kan man ikke starte op, selv om det er billigt for samfundet at gøre det på den måde.

Det andet spørgsmål, jeg rejste, lå måske lidt i forlængelse deraf, men det havde alligevel et andet perspektiv. Det var spørgsmålet om kollektiv trafik til EF, om man privat