

[Arne Melchior]

erhvervslivet, skal huske, at det ikke er offentlige mennesker mere. Det er en helt summarisk og efter min bedste overbevisning forkert påstand. Tallene vil vise, at hr. Dohrmann har uret.

I øvrigt vil jeg om dette emne gerne henvende mig til trafikministeren med et forslag om at se velvilligt på og i regeringen velvilligt behandle de ideer, der er fremme om, at nogle af de midler, som DDL ligger inde med og gerne vil udlåne, kan anvendes efter en undtagelse fra den lånoptagelsesmetode, staten normalt bruger, sådan at penge indtjent ved luftfart kommer udviklingen af luftfarten til gode. Jeg synes, det er en sund og konstruktiv idé, som jeg beder ministeren tage under velvillig overvejelse.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Hr. Dohrmann for den sidste korte bemærkning i denne runde.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Nej, det er ikke påstande, jeg slynger ud, hr. Arne Melchior. Når man flyver fra en mindre lufthavn og har gjort det igennem nogle år, lærer man også folk at kende. Det er stort set gengangere. Der er da erhvervsfolk iblandt dem. Men hovedparten, må jeg fastholde, er offentligt ansatte, som skal til møde det ene eller det andet sted, men først og fremmest i København. Derfor holder hr. Ikasts varme forsvar for erhvervslivets interesser slet ikke i denne sag, fordi forholdene ude i indenrigsgården er nu heller ikke så fuldstændig utålelige. Jeg ved da godt, at det kan være varmt at vente 10 minutter inde bagved, men herregud! Når nu riget fattes penge, var det så da ikke et af de mere fornuftige steder at begynde at skære lidt ned i stedet for fortsat at leve, som om vi havde råd til det hele.

Så skal jeg i øvrigt sige til hr. Arne Melchior, at det at ændre planerne går jo somme tider ret hurtigt. Det så vi jo, dengang Venstre og Socialdemokratiet aftalte at stoppe Storebæltsprojektet sidste gang.

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

VS er ret så enig i den målsætning, redegørelsen skitserer, at trafikens skadelige virkninger i form af miljøbelastninger og tra-

fikuheld skal minimeres, og at der må tages behørigt hensyn til energi og andre samfundsmæssige forhold. Vi vil ganske vist stramme målsætningen op og sige, at de skadelige virkninger selvfølgelig skal minimeres så meget som overhovedet muligt, og der skal tages ikke blot behørigt, men det allerstørste hensyn til energi og samfundet.

Når det så er sagt, er vi dybt uenige i den måde, redegørelsen forholder sig til individuel kontra kollektiv trafik. Hvor redegørelsen laller rundt mellem »på den ene og på den anden side«, holder vi fast på den ene, nemlig på den kollektive trafik. Vi mener, at det er katastrofalt, at privatbilismen tegner sig for 70 pct. af det samlede persontransportarbejde i Danmark. Vi mener, at der skal gøres alt for at ændre dette forhold.

Den kollektive trafik skal derfor tilføres langt flere ressourcer, end tilfældet er i dag, hvad også hr. Bilgrav-Nielsen var inde på. Det er miljømæssigt, energimæssigt og samfundsmæssigt bedre.

Men skal den kollektive trafik være et ordentligt alternativ, er der brug for ressourcer, som jeg sagde, til at højne servicen på, så folk ikke skal stå i overfyldte busser og tog, der kører alt for sjældent, og hvor det er en lidelse at have børn med.

Vi mener også, at den kollektive trafik skal udbygges i landområderne og i provinsen, selv om redegørelsen ikke siger det. Vi ønsker altså en langt højere satsning på den kollektive trafik, end redegørelsen lægger op til, ikke for at straffe den enkelte bilist, men af hensyn til miljøet og samfundøkonomien.

Som flere har påpeget, er hovedstadsområdet et ganske specielt problem. Den indre by er simpelt hen ved at blive kvalt i biler.

Vi mener derfor, at bilerne simpelt hen skal ud af den indre by, som skal gøres bilfri, selvfølgelig i takt med, at det bliver muligt at komme ordentligt rundt via den kollektive trafik, det være sig en S-bane i centrum og ud på Amager eller ved en bedre busservice.

Hovedstadsområdets problemer skal løses ved at give et bedre kollektivt trafikudbud og ikke ved at udbygge indfaldsvejene. Af samme grund ønsker vi en takstpolitik, som fremmer det kollektive formål. I dag er vi faktisk i den absurde situation, at det i visse områder er billigere at køre i bil end at tage