

blemer. Hvis bussen nu standser nærmest 2 km fra det sted, hvor en person eller nogle personer eller nogle varer skal hen, og hvis de personer så har noget at slæbe på eller er gamle eller svært gående, så er det mundsvejr, en idealisering, som ikke er realistisk, at sige: De kan bare tage bussen. Langt de fleste kan ikke tage bussen, selv om bussen kører hoveddelen af den strækning, man skal tilbagelægge.

Endelig vil jeg sige et ord om Hans Knudsens Plads-problematikken.

Dér bliver et problem. Nu er det jo dog bedre at køre 150-200 m i skridtgang end at køre mange kilometer i skridtgang, men der er et problem på det smalle stykke af Lyngbyvej. Til gengæld er det ikke kæmpestort, for så snart man kommer til det næste store kryds, deler trafikken sig jo ind mod Københavns forskellige dele: Man kan tage Jagtvejen enten til højre eller venstre, man kan tage Nørre Allé, og man kan tage Øster Allé. Det fordeler sig altså i mange retninger, og knuden opløser sig allerede dér.

Men København får et problem med at kigge på det smalle stykke af Lyngbyvej. Det må være muligt også at udvide med de nødvendige meter her, så den prop ikke bliver generende for det anlæg, som her i dag er til første behandling, og som forhåbentlig får en hurtig og let gang gennem udvalget.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Hvor stor en del af den danske befolkning, herunder også ældre mennesker, tror hr. Arne Melchior er underkastet de problemer, der er forbundet med, at den kollektive trafik ikke kører dem til døren?

Hvor stor en del af den danske befolkning har mulighed for hver dag og hver gang at bruge en bil?

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Se, det ved jo både fru Jette Gottlieb og jeg en hel del om.

Alle har ikke mulighed for at tage en bil. Nu skal det jo ikke være en eksamination i paratviden, men så vidt jeg erindrer, er der i Danmark et par og tres procent, måske op mod 65 pct., af befolkningen, der har adgang til egen bil daglig. Det vil sige, at der er en tredjedel af befolkningen, der ikke har det, og ikke mindst af hensyn til dem skal den kollektive trafik være fremragende – det er vi jo enige om – og den

skal endda være så fremragende, at de fleste mulige af dem, der har adgang til egen bil, skal lokkes over i den, både af sikkerhedsmæssige, fremkommelighedsmæssige, forureningsmæssige og privat- og nationaløkonomiske årsager.

Men de har demokratisk valgt den fra i hvert fald i den standard, den har i dag. Det har de jo, bl.a. fordi dør til dør-trafikken, som kun bilen muligvis er, er så fordelagtig, når det drejer sig om det, jeg sagde i en tidligere kort bemærkning i debatten, at bor man ikke nær ved stationen, og standser toget eller bussen ikke nær ved ens endemål, altså arbejdssted, eller hvad det nu måtte være, må man jo bruge 6 stk. transportmidler for at komme frem og tilbage, hvor man med bilen kan nøjes med at bruge 2, altså bilen 2 gange. Det ved vi alt sammen, det er kendsgerninger, og derfor skal vi forbedre vejene, så de er fremkommelige, og vi skal på enhver måde forbedre servicen og arten af den kollektive trafik, så den er attraktiv.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg forstår på hr. Arne Melchior's bemærkninger, at han bekræfter, at det netop ville være argumenter for, at man investerede yderligere i den kollektive trafik, ikke bare på grund af den tredjedel, som i øjeblikket ikke har adgang til en bil, men nok så meget af hensyn til de samfundsmæssige problemer, der ligger i, at bilen sviner.

Når det bliver sagt, at dør til dør-trafikken er så attraktiv, er det jo kun for den enkelte, men ikke for sammenhængen, og det er netop vores opgave at tænke på sammenhængen, så det måtte jo føre til en argumentation for, at hver og en af de kroner, der i dag investeres i at gøre vejene mere fremkommelige for biler, burde investeres i den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Vi var faktisk inde på de samme ting i går: Det er ikke et enten-eller; det er et både-og.

Mit parti har aldrig i de 20 år, jeg har været her, gået imod øgede bevillinger til kollektiv trafik, så fru Jette Gottlieb kan ikke komme med nogen bebrejdelse imod os dér, men vi sætter foruden fremkommelighed og sikkerhed også valgfrihed højt. Men igen: Det er ikke et enten-eller, det er et både-og.

Det er rigtigt, at vi skal sørge for størst mulig helhed, men vi skal ikke tage valgfriheden fra