

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 CO<sub>2</sub>-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