

man kunne også lave det andre steder – havde busbaner langs fortovs-kanten, så busserne ikke kom i karambolage med cyklisterne, som skulle være på midten, og de busser, der ikke skulle stoppe, kunne passere hurtigt. Så kunne man lade bilisterne i det omfang, de stadig syntes det var nødvendigt at gøre brug af bilerne, benytte parallelgaderne.

Jeg tror; det ville give en kolossal aflastning, og for den sags skyld også af de veje, der skulle tage bilerne. Mange mennesker ville jo foretrække at bruge et system, der ville være så splintrende effektivt. Man kunne lave det på Amagerbrogade – og jeg tror også, man kunne lave det på flere af brogaderne – så man fik nogle strøg, hvor man faktisk gav den kollektive trafik og cyklerne alle fordelene, på samme måde som vi gør over for bilerne de steder, hvor vi laver motorveje og fjerner alle andre trafikmidler end de firehulede motorkøretøjer.

Ud over at det ville være af meget stor værdi, og at det ville øge buskapaciteten helt enormt, fordi de kunne komme meget hurtigere frem, ville det også være meget, meget billigt. Jeg tror, man f.eks. på Amagerbrogade stort set kunne klare sig med en bøtte maling til afstribering, og i forhold til, hvor mange penge vi nu skal hælde ned i metroen – og vi må jo erkende, at næsten ligegyldigt hvordan og hvorledes, bliver det meget store summer – er det jo herligt at kunne komme med forslag, som virkelig er meget billige og også løser de problemer, vi ikke på anden måde har fået løst.

Alt dette her ville blot fuldende den ellers udmærkede måde, regeringen i øvrigt har redegjort for den kollektive trafik på, og hermed altså ros og tak.

Så meget desto pinligere er det, at al tankevirksomhed holder op, når det kommer til stykket. De konkrete initiativer i redegørelsen er jo ikke for imponerende, og regeringen ved også udmærket, at fremragende kollektiv trafik og andre gode gulerødder ikke gør det alene. Hvis vi skal overflytte folk fra privatbiler til kollektiv trafik, skal der altså mere til end et fremragende kollektiv trafiksystem. Der må også restriktioner på privatbilkørsel til.

Regeringen har tidligere sagt det meget klart; både i Trafikministeriet, i Miljøministeriet og i Skatteministeriet har man sagt det. OECD siger det, og Transportrådet siger det, men nu må regeringsmedlemmerne ikke sige det mere. Miljøministeren må ikke sige det, og trafikministeren må ikke sige det. Sidste gang hørte jeg stadig

skatteministeren sige det, men jeg tror også, han har fået mundkurv på nu. Nu må ingen sige det mere, først når vi får indført roadpricing, men så håber de folk jo, at der går lang tid, før det kommer.

Man påstår jo, at folk bliver sure, hvis de får at vide, at det skal være dyrere eller mere besværligt at køre bil, og det er vel sandt nok. Men det interessante er, at de bliver ikke glade for, at der leffes og fedtes og smålyves for dem, så vi kan lige så godt sige dem sandheden: Det skal nødvendigvis være både dyrere og mere besværligt at tage bilen, for ellers får vi ikke opfyldt regeringens trafik- og miljømål, heller ikke dem, vi har forpligtet os til internationalt. Men det skal selvsagt ske ud fra en samlet strategi, som især skal dreje sig om at lave en ordentlig bypolitik, for det er her, de tunge punkter ligger, og gør man det på den måde, bliver det ikke kun surt; det bliver også sjovt.

Om lidt skal vi atter drøfte nogle overflødige motorvejsforslag. Her er Danmark virkelig foregangsland, for vi har simpelt hen de fleste motorveje, så hjertelig til lykke til de herrer! Vi har de fleste, vi er de førende, og det får vi altså ikke ret megen ros for andre steder end lige præcis hos de herrer. Det er faktisk en skamstøtte, det ved regeringen godt, og vi ved, at den ved, at vi ved det. Det gør bare det hele endnu mere pinligt, og hele det fortræffelige katalog over, hvordan den kollektive trafik kan forbedres på alle leder og kanter, bliver underlig fiktionslæsning – luftkasteller til at pynte på det trafikale mareridt, som jo altså desværre ikke bare er en ond drøm, men kynisk og kortsynet virkelighed.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg hørte fru Margrete Auken nævne busser og cykler, og det overrasker mig ikke. Men skulle taxaer ikke med sammen med busserne? Det er jo også kollektiv trafik, og det er et spørgsmål, jeg gerne vil have besvaret.

Så roste fru Margrete Auken vældig meget den kollektive trafik. Hvad med privatbanerne? Jeg har siden 1996 siddet ovre på mit kontor og været klar til at gå til forhandling, fordi jeg troede, vi skulle have en aftale. De er faktisk blevet udsultet, selv om vi fra borgerlig side har forsøgt at få flere penge til privatbanerne, men det er altså ikke sket, selv om det er en af de væsentligste kollektive trafikåre, der fører ind