

sen eller til toget med to store poser i hånden, eller hvad det nu er, de har købt ind. De skal måske bruge bilen i løbet af dagen på arbejdet eller til besøg, så derfor har bilen selvfølgelig et primat, som ikke er til at slå for selv den bedst indrettede og bedst fungerende kollektive trafik.

Jeg er uenig i ministerens påstand på side 4, første spalte forneden, hvor der står, at det største antal biler i et vist omfang medvirker til at begrænse mobiliteten for andre, bl.a. gående, cyklister, børn og ældre, fordi det bliver sværere og mindre trygt at færdes i trafikken. Det er jeg uenig i, for det – og det, vi skal gøre – er jo netop at adskille den hårde og den bløde trafik. Jeg optræder tit i den tætte trafik i Københavns city på cykel eller som gående, og jeg kan ikke indse, at bilernes tilstedeværelse på nogen måde gør det sværere eller mindre trygt for mig at færdes i trafikken.

På side 6 siger ministeren noget meget vigtigt, nemlig at bedre sammenhæng med individuel trafik bl.a. kræver, at der er sikre og tilgængelige parkeringspladser for cykler og biler i forbindelse med stationer og stoppesteder. Det er fuldstændig korrekt, og derfor skulle ministeren aflægge Nørreport Station et besøg. Her vader man rundt i et forhindringsløb af cykler, også væltede cykler, fordi parkeringspladsen er aldeles utilstrækkelig, og det samme gælder på mange andre jernbanestationer. Det er ikke til at begribe, at det ikke har været muligt at lave især cykelparkeringen, som jo er den billigste, men også bilparkeringen ved mange stationer ude i landet, langt bedre end den er.

Så vil jeg godt sige et par ord om miljøet, som jo selvfølgelig spiller en stor rolle i denne sammenhæng. Jeg skal oplyse, at jeg har liggende et nyt svar fra miljøministeren, hvori det oplyses, at af vor klodes samlede udslip af CO₂ hidrører 7 pct. fra menneskeskabte foranstaltninger. Alt andet er naturskabt. Af disse 7 pct. hidrører en lille del af den ene procent fra trafikken.

Nu skal vi jo have en konference om trafik og miljø på fredag otte dage i Århus. Der kan vi få disse ting nærmere til behandling, men det er altså vildt overdrevet at tale om forureningen på grund af trafikken. Den betyder dele af én procent.

Jeg skal dertil gøre opmærksom på, at kollektiv trafik jo også forurener. Busser og tog har det jo med især i myldretiderne at køre fyldte den ene vej, ind om morgenen og ud om aftenen, men tomme den anden vej. Det skal de jo

for at kunne tage turen én gang til. Men det er altså kun en fyldt bus og et fyldt tog, som sparer på energien, og ikke alle de tomme tog og busser, halvtomme, trekvarttomme, som kører døgnnet igennem, og det skal de også, for de skal jo holde køreplanen.

Så skal jeg næstsidst citere fra side 7 i redegørelsen, hvor der står en meget væsentlig sætning øverst i venstre spalte: »Den kollektive trafik succes skal måles på, at kunderne benytter den.« Det er så sandt, som det er sagt, og set ud fra dette kriterium må man nok sige, at den kollektive trafik ikke har nogen stor succes. Det er mindre end 10 pct. af det samlede persontrafikarbejde, altså tilbagelagte personkilometer, i dette land, som foretages med kollektiv trafik, og det samme gælder godset.

Så målt ud fra dette kriterium er der altså ikke tale om nogen succes for den kollektive trafik. Men jeg skal gentage, at CD nu som før er villig til alle foretagender, alle foranstaltninger og alle udgifter i forbindelse med forbedret kollektiv trafik.

Så skal jeg til sidst citere det allersidste, der står på side 9. Der skriver ministeren: »Regeringen vil derfor i løbet af 1999 tage initiativ til politiske forhandlinger om de fremtidige rammer på baneområdet, herunder privatbanerne.« Vi skulle egentlig have haft det i fjor, og så var der særlige omstændigheder, der gjorde, at det skulle vente til efter 1. januar. Nu er april snart slut, og så er det snart sommerferie eller lov-pause i hvert fald.

Jeg vil gerne indtrængende opfordre ministeren til hurtigst muligt at starte disse forhandlinger ikke mindst for privatbanerne, som i virkeligheden er meget nødlidende og meget nødvendige på de strækninger, hvor de nu kører. Jeg vil opfordre ministeren til, at det bliver snart, således at den vigtige togtrafik ikke skal være uden rammebevillinger i år og i de år, der følger.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg har ikke tænkt mig at gå i diskussion med hr. Arne Melchior om, hvorvidt det ikke er utrygt for en cyklist at cykle på steder, hvor der også er biler. Jeg vil sige, at jeg er altså ikke så hårdfør, og jeg er i hvert fald ret bekymret på mine børns vegne og har været det altid, men lad det nu være.

Det, som jeg synes er lidt for skræmmende, er, at nu også hr. Arne Melchior løber fra den