

handler det historiske eller de tiltag, som er sat i værk. Og for dem, der ligesom ministeren som ideologi har den kollektive trafik som den altoverskyggende løsning på vores trafik- og miljøproblemer, er der vel heller ikke særlig mange kritikpunkter i den sidste del af redegørelsen.

For andre med anden opfattelse af, hvordan trafikmønstret i Danmark skal se ud, ser det jo lidt anderledes ud. Konklusionen i redegørelsen er jo netop en meget ensidig konklusion og et udslag af en beskyttelse af DSB m.fl. og indeholder i øvrigt ikke så meget om den øvrige kollektive trafik. I den forbindelse har man forment de danske busvognmænd frit brug af Storebæltsbroen, et bygningsværk som er og i fremtiden vil blive betalt af det danske samfund. Jeg vil håbe, at denne urimelighed ophører, og om nødvendigt må det gerne ske med EU's hjælp, for den er uanstændig.

Ligesom ordførerne fra Venstre og Det Konservative Folkeparti er Fremskridtspartiet af den samme opfattelse med hensyn til rollespil og størrelsen af den kollektive trafik. Det skal være et servicetilbud, der findes, og det skal være godt, men hver gang, der diskuteres kollektiv trafik i dette land, så diskuteres den altså altid, i hvert fald af tilhængerne af den kollektive trafik, som om Danmark er et mega, mega stort land, og at København er verdens største by.

Realisterne, hvortil Fremskridtspartiet regner sig at høre, har for længst indset, at Danmarks geografiske størrelse ikke muliggør en kollektiv trafik ud over de store bysamfund og de store længdebaner. Realisterne har også for længst erkendt, at København er lige nøjagtig en tiendedel af, hvad f.eks. Paris er.

Men ved nærlæsning af redegørelsen dukker der jo dog nogle små indrømmelser op fra ministerens side, hvor ministeren erkender, at det ikke er så ligetil i alle de øvrige områder, der ligger uden for de store byer og hovedbanestrækningerne. Det kan man da i hvert fald direkte læse på redegørelsens side 5, hvor man tager sigte på, at fremtidige investeringer skal foregå i de større byer.

CD's ordfører udtrykte det ganske godt med de eksempler, der blev nævnt vedrørende de mange forskellige facetter, en transport består af, og også tallene vedrørende CO₂-udslippet, der hidrører fra transporten – vel at mærke hele transportområdet – og jeg synes, det er fantastisk, at dette emne kan holde liv i så mange og lange debatter i det høje Ting; men der er jo

nogle, der bidrager til det på en eller anden måde, hver gang det drejer sig om det her.

Jeg er i øvrigt også enig med hr. Arne Melchior i, at CO₂-udslippet fra bilerne og dette udslips betydning er vildt overdrevet og formodentlig har et helt andet formål.

For at få en bedre kollektiv trafik, som Fremskridtspartiet er en varm tilhænger af, kunne man jo i regeringen lytte til et forslag, som fra store dele af partierne i det her Ting f.eks. kunne være at koncentrere den kollektive trafik i og om de områder, der er relevante. Så kunne man netop få den kvalitet i den kollektive trafik, som vi alle sammen ønsker.

Og lad det så komme til en prøve på, om man ved udlicitering til private entreprenører og busvognmænd kan få klaret det øvrige problem, så kunne det jo være, man kunne komme til at rose ministeren for den kollektive trafik og så skyde sorte perler et andet sted hen. Så det vil jeg anbefale at man lader komme an på en prøve. Det ville jeg i hvert tilfælde overveje, hvis jeg var trafikminister.

Ole M. Nielsen (KRF):

For Kristeligt Folkeparti er der to hovedformål med den kollektive trafik. Det ene er det sociale formål, at give de mennesker, der ikke kan transportere sig selv, en mulighed for at komme rundt og komme på arbejde. Og det andet hovedformål er at hjælpe til med nedbringning af energiforbruget og CO₂-udslippet.

Det er jo en målsætning, som denne her regering har sat sig, og som blev vedtaget af en tidligere borgerlig regering; men det høres jo, at de borgerlige partier i dag, CD og De Konservative, som har et medansvar for de målsætninger, vi ikke lever op til, åbenbart løber fra dem. De erkender ikke eller vil ikke indse, at CO₂-udledningen er et problem.

For os er det jo ikke et formål at afskaffe privatbilismen, absolut ikke. Privatbilisme og kollektiv trafik skal gå hånd i hånd. Vi skal lære at bruge de ting sammen, og vi må erkende, at kollektiv trafik jo ikke altid er miljømæssig optimal. Det er heller ikke altid, at det sociale formål kan opfyldes på den mest miljømæssige måde.

Den kollektive trafik har ikke for lette betingelser i Danmark. Det synes at være hovedkonklusionen på den redegørelse, vi diskuterer i dag. På mange måder halter den kollektive trafik stadig væk langt bagefter privatbilismen og kommer oven i købet mere og mere bagefter,