

hvilket udtrykkeligt kan læses af stigningen i antallet af personbiler gennem årene og også af de trafiktal, som blev nævnt af tidligere ordførere.

Privatbilismen har sat sig på markedet. Af alle former for privatforbrug er forbrug af individuel trafik det, der er vokset mest under de seneste års økonomiske vækst. Der er lighedstegn mellem velstand og transportforbrug. Det er in at pendle, det er in at lade sig transportere. Og at konkurrere med privatbiler kan kun flyene, sådan hvad status angår.

Det kræver sin mand at turde satse på den kollektive trafik. Og selv om vi netop nu er inde i forholdsvis store satsninger og planer om endnu flere investeringer i den kollektive trafik, så vil det måske ligefrem kræve sin supermand at forklare de kommende generationer, hvorfor vi ikke satsede mere på den kollektive trafik, end vi gjorde.

I 1997 blev der ofret lidt over 3 mia. kr. på anlægsudgifter i forbindelse med vejnettet og kun omkring 300 mio. kr. på nye anlæg i forbindelse med banenettet. Så det var jo ikke noget, der satte meget skub i den kollektive trafik. Mange års større investeringer i vejnettet end i banenettet vendes ikke så let, men det skal gøres hen ad vejen. Senere på eftermiddagen vil der blive sagt ja til yderligere store investeringer af vejnettet. Ikke at jeg mener, det er forkert alt sammen, men der skal helt anderledes investeringer i den kollektive trafik til, hvis den skal gøres attraktiv og konkurrencedygtig.

Den kollektive trafik er i mange tilfælde forholdsvis for dyr, specielt i regionerne, i landsdelene – ikke så meget i storbyerne – og den er for dårlig; især på landet. Det, der gør den kollektive trafik attraktiv, er rejsetiden, der selvfølgelig skal være kort, frekvensen, der skal være tæt, regularitet, komfort, pris. Og så selvfølgelig, at den spiller sammen, at tog og bus spiller sammen, og at der også er mulighed for at spille sammen med privatbiler, ved at man f.eks. har ordentlige, gode og store parkeringspladser ved DSB-stationerne og busholdepladserne. Og så kan vi ikke rigtigt forstå i Kristeligt Folkeparti, at man ikke vil have de her fjernbusser til at supplere tognettet. De er i mange tilfælde en fornuftig løsning.

Et andet aspekt, som jeg også allerede har nævnt, er for Kristeligt Folkeparti det sociale. Der er faktisk 140.000 familier i landområderne alene, som ikke selv har bil, og der er masser af mennesker i byerne. Og nogle af dem – altså

specielt dem i landområderne – har kun begrænset mulighed for at benytte sig af kollektiv trafik. Her mener vi, at de forsøgsordninger, der har været afprøvet, måske kan være en løsning på længere sigt. Jeg tænker på telebusser og teletaxaordninger. For det er klart, at den her med »buschaufføren alene hele ugen« jo ikke er særlig miljøvenlig. Vi skal lære at indrette det fleksibelt og fornuftigt.

Selvfølgelig må og skal den kollektive trafik helst kunne klare sig selv, men det sociale formål er ikke let at få til at køre rundt, og er man af den overbevisning, at den trafikform, der ikke skader miljøet i samme omfang som andre, skal fremmes, så er man altså tvunget til at fremme den kollektive trafik og også være villig til at investere i den, bruge lidt penge på den.

Om regeringen har god vilje er vi faktisk i tvivl om, men indtil videre synes vi ikke, man har forstået at tage tyren ved hornene med hensyn til at indrette trafikken i den retning, som man faktisk selv ønsker. Der er behov for en større og ikke mindst bedre helhedstænkning, når det gælder den kollektive trafik. Den kollektive trafik for hele landet klares ikke med en metro i København, men med en bred satsning i hele landet.

De beslutninger, der skal træffes senere i dag, og især løsningen på Fyn, er en given op over for den almindelige udvikling, og det er jo kun døde fisk, der følger med strømmen.

Regeringen har faktisk nogle målsætninger på trafikområdet, på miljøområdet og på CO<sub>2</sub>-udledningsområdet, som man ikke kan opfylde. Alligevel følger man bare med og gør det, der er lettest, i stedet for at være med til at prøve at præge og vende udviklingen i den rigtige retning. Det nytter ikke noget at fise på hammel og vente på den politiske forbrugers frivillige valg af den miljøvenlige og sikre transport. Vi er nødt til at trække den tunge kollektive vogn i gang.

I Kristeligt Folkeparti kan vi bedre lide gulerødder end pisk, og der er faktisk masser af gulerødder at vælge imellem: ved at appellere, ved at indrette og forbedre, ved kampagner og ved vejledning. F.eks. på den måde, at alle større arbejdspladser skulle være pligtige til at orientere deres medarbejdere om den kollektive trafiks eksistens og muligheder i forhold til virksomheden. Det kunne give en dobbelt og gensidig effekt, sådan at virksomheden appellerede til trafikken og trafikken indrettede sig efter virksomheden. Det er ikke noget, der ko-