

kunderne. Der er ingen tvivl om, at de erfaringer kan vi også gøre brug af andre steder.

Den kollektive trafik bidrag til miljøbelastningen skal også reduceres. Den kollektive trafik er en del af løsningen på den miljøbelastning, som det samlede transportsystem udgør, men det er ikke hele løsningen.

Transport med bus og tog er i de fleste tilfælde mindre miljøbelastende end andre transportformer, herunder først og fremmest fly og biler. Men det skal sikres, at miljøfordelene bevares og udvikles, og det kan bl.a. gøres ved at sikre en bedre kapacitetsudnyttelse i den kollektive trafik. Jo flere passagerer der er i de kollektive trafikmidler, jo mindre bliver miljøbelastningen pr. transporteret person. Derfor skal vi tilpasse den kollektive trafik udbud efter, hvor mange passagerer der vil bruge den, og også være med til at tiltrække flere passagerer, så vi får en bedre kapacitetsudnyttelse.

Regeringen finder, at den nuværende afgiftsstruktur i den kollektive trafik ikke i tilstrækkelig grad giver incitamenter til at begrænse miljøbelastningen. Når udvalgsarbejdet vedrørende afgifter på kollektiv trafik afsluttes efter høringer, ja, så vil regeringen tage nærmere stilling til muligheden for at lægge energifgifter på den kollektive trafik, og det vil så blive forudsat, at provenuet på afgifterne tilbageføres til den kollektive trafik, sådan som også den radikale ordfører var inde på.

Det er vigtigt, at vi fortsat effektiviserer den kollektive trafik. De seneste års udvikling har været karakteriseret ved effektivisering, og det skal fortsættes. Det har således været muligt at fastholde produktionen, samtidig med at omkostningerne er reduceret. På den baggrund bør det vurderes, hvordan den udvikling kan fortsætte.

Det forekommer ikke sandsynligt, at den hidtidige udvikling på busområdet, hvor bustimeprisen til stadighed er faldet, vil fortsætte. Der må derfor skabes andre effektiviserings- og omprioriteringsmuligheder, som giver mulighed for at sætte på den kollektive trafik stærke sider, så vi sikrer os, at vi får mest muligt for pengene.

Jeg vil gerne med de bemærkninger slutte og takke ordførerne, takke for modtagelsen af redegørelsen. Jeg er glad for, at man har fundet, at man kunne bruge den, og jeg er også glad for de mange bemærkninger og ideer, der har været på bordet her i dag. Selv om vi jo ikke på hele strækningen er enige alle sammen, så op-

lever jeg alligevel, at der er en meget bred samklang omkring en række af de initiativer, som også regeringen ønsker at fremme. Så tak for debatten.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal hæfte mig ved, at ministeren og jeg har fælles erkendelse, hvad angår de sociale virkninger af den førte politik inden for trafikområdet, nemlig at udgifterne til kollektiv trafik har erobret en stadig stigende del af indkomsten. Det er vi altså enige om.

Ministerens siger også, at man er opmærksom på det, og ministeren siger endvidere, at man vil, sådan forstod jeg det i hvert fald, også gøre noget ved det. Det er en erkendelse, som jeg gerne vil være med til at erindre regeringen om.

At vi er uenige i vurderingen, den samlede vurdering, lad så det ligge, men den fælles erkendelse her skal jeg sandelig nok være venlig at erindre om. Tak for det.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Arne Melchior i anden ordførerrunde.

Arne Melchior (CD):

Ja, jeg tillader mig at benytte mig af anden runde, fordi jeg vil gøre opmærksom på, at der altså er en grundlæggende forskel i, jeg vil næsten sige kulturopfattelsen hos hr. Søren Kolstrup, men også fru Margrete Auken, med hensyn til spørgsmålet om vejnettet og herunder ikke mindst motorvejenes betydning.

Jeg sagde før noget om, at man giver sig jo ikke til at køre, bare fordi der er bedre veje. Man giver sig kun til at køre, hvis man skal nogen steder, eller hvis man har noget gods, der skal transporteres. Og forbruget stiger altså ikke, fordi der er bedre veje. Der sælges og købes og transporteres altså kun de samme varer.

Men når vi nu holder os til mennesker, så er det da stadig væk rigtigt, at man begiver sig jo ikke hjemmefra for at være undervejs, medmindre man er ude at jogge eller cykle sig en tur, sejle sig en tur eller for pensionister og ferieholdere at komme smukke steder hen, og det er vel også helt relevant.

Men normalt må man jo sige, at transport er noget, der haster, fordi man netop ikke begiver sig af sted for at være undervejs, men for at nå frem. Som eneste argument imod den betragtning havde hr. Kolstrup det: Jamen så kan folk