

Margrete Auken (SF):

Miljøproblemerne rammer os både i krop og sind, især de, der er dér, hvor vi bor. Da de fleste af os bor i byer, er det mærkeligt, vi ikke før har haft en debat om bymiljø, og meget mærkeligt, at den tale, vi får fra vores miljøminister, er så svag.

I betragtning af at trafikken er byens værste miljøproblem, er det ubegribeligt, at det er første gang, vi har en større debat om bytrafikken på den måde, og komplet underligt, at Trafikministeriet stadig ikke har fattet, hvad miljø og miljøproblemer er for noget. Uanset hvad ministeren hedder, er dette ministerium uomskifteligt sig selv. Unægtelig en stabilitet, der ikke giver tryk.

Bytrafikken skal i hvert fald laves om. Som den er nu, med det store og stigende antal biler, er den ødelæggende. Trafikken har et hovedansvar for, at luften i byerne er giftig. Når man ser, hvad den kan gøre ved gamle bygninger og endnu ældre kulturmindestmærker, der ellers har klaret lidt af hvert, hvad sker der så ikke med levende kroppe?

Traffikkens del af luftforureningen i hele landet er meget stor. Det er 30 pct. af NO_x-erne, det 50 pct. af kulbrinterne, det er 80 pct. af kulilernerne, det er 80 pct. af blyudslippet, hvortil kommer de kræftfremkaldende PAH'er, der er bundet til partiklerne fra dieserbilerne. Den suppe er selvfølgelig værre i byerne og i øvrigt værst i den højde, hvor småbørnene færdes. Noget kan klares med blyfri benzin og trevejskatalysatorer, men gevinsten går fløjten, hvis trafikken stiger som forudset. Og kultveilten, der skaber drivhuseffekt, bliver nærmest værre ved effektiv forbrænding.

Oven i forgiftningen kommer så støjproblemerne. Er det 70 pct. af boligerne i byerne, der er belastet af støj fra vejtrafikken? Jeg tror, det var omtrent det tal, vi fik fra ministeren. Der er i hvert fald ifølge Miljøstyrelsen 240.000 boliger, hvor man ikke engang kan have et vindue åbent – og så forestille sig, at man kan føre en samtale eller høre radio. Selv for folk med stærke nerver er det et helvede.

Ikke bare møg og støj får vi fra bilerne, men også lemlæstelse og død. Trafikusikkerheden er i modsætning til forureningen velbeskrevet – i øvrigt også af Trafikministeriet, man kan også gøre skarn uret, og hvis der er en blomst, så skal den uddeles, så her var den – men det er stadig

væk rystende lidt, man gør ved det i samfundet og dermed altså også i regeringen. Trafikusikkerheden betragtes især af bilisterne som et nødvendigt onde.

Til alle disse åbenlyse rædsler kommer så de mindre synlige, men nok så slemme, især folks angst, som hindrer mange i at røre sig frit. Faktisk berøver trafikken store grupper deres mobilitet, gør dem handicappede, så de enten må blive hjemme eller være henvist til, at andre vil transportere dem. Dette gælder især børn og gamle. Ifølge Norkolt-rapporten fra 1978 var mindst 25 pct. på denne måde handicappede i trafikken.

Hvad skal der gøres? Meget, og meget kan gøres uden at sætte byen i stå. En række grønne organisationer, fag- og trafikantforeninger har lige sendt os en trafik- og miljøhandlingsplan for hovedstaden. Mange enkeltlementer i denne plan kan diskuteres, men som helhed er den en glimrende rettesnor for udviklingen af byer, der er rare at bo i for os alle sammen, ikke kun København.

Tommelfingerreglerne må her være, at den trafik, der ikke fratager de andre deres mobilitet, der ikke forurener og støjer og tager plads, skal have forrang. Dernæst skal man sikre sig, at handicappede – her mener jeg altså rigtig handicappede – kan komme frem, og at syge kan det. Der skal selvfølgelig også være muligheder for, at nødvendig varekørsel kan foregå i vores by.

Det betyder ikke, at alle biler skal ud af byen – for nu at foregribe den første indvending, jeg altid får, når man begynder overhovedet at pille ved, at nogle af dem skal ud. Det betyder, at 30-50 pct. af bilerne skal væk over en kortere årrække. Det gør man ikke bare sådan uden videre. Skulle alle biler i dag blive hjemme, ville vi få et forskrækkeligt kapacitetsproblem i den kollektive trafik, selv om bussernes ydeevne vokser betragteligt, hvis de kan komme ubesværet og dermed hurtigere frem. Men det skal også gøres tilløkkende at bruge cykel og kollektiv trafik, sådan at det faktisk er noget, det er morsomt at vælge i stedet for.

Vi skal ind i en god cirkel, hvor de menneskelige tiltag forstærker hinanden. Det vil i første omgang kræve penge, men der er mange at spare på længere sigt, den sigt, hvor også at tale – både vores og regeringens – om en bæredygtig udvikling hører hjemme.