

[Margrete Auken]

Så vi må umiddelbart i gang med såvel de nødvendige investeringer som den påkrævede lovgivning. Der skal penge til den kollektive trafik, og det er ganske mange penge, hvis den skal kunne klare de krav, vi nødvendigvis må stille til den.

På den her baggrund er det godt, at trafikministeren i sin fremsættelsestale til sit lovforslag om hovedstadsområdet kollektive persontrafik gjorde opmærksom på, at der skulle nogle flere penge til. Vi er spændt på at se, om der også er grunker bag ordene.

Nogle af pengene kan derudover hentes hjem ved miljøafgifter eller bompengene, som de kaldes, selv om vist ikke nogen drømmer om at sætte bomme op. SF vil i løbet af kort tid komme med et lovforslag herom. Hvad der kommer ind ved det, skal dels gå til den kollektive trafik, dels til støjisolering, idet jeg dog godt vil gøre den bemærkning, at det egentlig er ganske skrækkeligt, at Trafikministeriet i den grad ikke betragter det som sin opgave at gøre noget for at beskytte boliger mod vejstøj.

Afgiften skal være stor nok til at begrænse bilismen, og derfor kan den komme lidt i konflikt med formålet at få tilstrækkelig mange penge ind. Den ligner ikke ganske den afgift, der er i f.eks. Bergen, men trafikbegrænsning er hovedformålet.

En række andre virkemidler skal tages i brug: Nedlæggelse af parkeringspladser, ændring af prisforholdet mellem benzin og kollektiv trafik, anlæg af cykelstier. Der er adskilligt, der kan gøres, og meget kan gøres billigt og hurtigt. Men først og fremmest er det vigtigt overalt at se på, hvordan man kan udbygge kombinationssystemer mellem de forskellige transportformer, så man både opnår hastighed og smidighed i transportsystemet. Det skal være sjovere, smukkere, sundere og billigere at bo i byerne.

Kan Trafik- og Miljøministerierne klare det? Ja, man spørger sig jo, om de overhovedet kan samarbejde. SF's tillid – især efter det svar, vi her har fået – er ikke stor. Det er derimod vores ukuelighed. Vi glæder os faktisk over, at der både i befolkningen og i andre landes regeringer er ved at komme ordentligt liv i debatten om trafik og miljø.

Vi fik på Nordisk Råds session i Oslo vedtaget en ganske glimrende rekommandation om storbytrafikken. Også de danske borgerlige

stemte for den, også trafikministerens parti stemte for den, vil jeg lige minde om. Vi hørte på Nordisk Råds Kommunikationsudvalgs møde i Helsingør for et par uger siden om den konference, som er planlagt i CMT's regi – altså de europæiske transportministre – om trafik og miljø. Det er Sverige, der skal forestå den, og det lyder vældig opmuntrende.

Desværre har nogle af os en særdeles velbegrundet mistanke om, at den danske regering ikke alene ikke er synderlig drivende i det her, men blokerer det. Jeg vil i hvert fald gerne have, at ministeren her svarer på, hvad han har forestillet sig, at Danmarks indsats skal være, såvel i forhold til det storbytrafikproblem, der behandles i Nordisk Råd, som til CMT-konferencen om trafik og miljø.

For at ministeren ikke skal tro, at han kan nøjes med det her svar, vil jeg da også gerne her bebude, at vi agter at rejse en forespørgsel om trafik og miljø forholdsvist snart. Vi bliver utrætteligt ved at håbe på, at man kan råbe dette ministerium op. Det siger noget om, at SF ikke er sådan at vælte af banen.

Forespørgselsdebatten skal selvfølgelig gerne munde ud i en dagsorden, der er en anelse mere indholdsfyldt end den, vi er kommet med her. Vi er vildt bestyrkede over, at man ikke engang kan gå med til at sige, at man vil lave en plan, sådan bare angive, hvad det er for nogle ting, man havde forestillet sig at gøre. Hr. Ole Bernt Henriksens begrundelse for ikke at stemme for dagsordenen unddrager sig modargumenter, og det vil jeg derfor ikke komme ind på.

Lad mig slutte med at citere, hvad der står i Norkolt-rapporten, som for ti år siden blev oversendt bl.a. til det danske Trafikudvalg. Den gang citerede ministeren – han må hedde hr. Ivar Hansen, så vidt mit regnestykke går på – følgende passage fra Norkolt-rapporten:

»Valg af udviklingsretning for bytrafikken er ikke kun et spørgsmål om, hvilken teknologi eller trafiksituation der er mulig. Den grundlæggende problemstilling er politisk og drejer sig om, hvilken udvikling der er ønskelig. Midlerne findes, hvis målet er givet.«

Så er man lige ved at slutte med at sige: Amen!

Formanden:

Men det gør man ikke!