

[Tove Lindbo Larsen]

Den nødvendige og samtidig den mest omfattende persontrafik er den, der foregår mellem hjem og arbejde eller uddannelsessted, og det må præge planlægningsarbejdet med placering af erhvervsvirksomheder og tilrettelæggelse af den kollektive trafik. I virkeligheden drejer det sig om, hvilket transportmiddel trafikanterne vælger, og hvilke vilkår politikerne giver trafikanterne.

I en effektiv begrænsning af miljøbelastningen ser jeg 4 hovedelementer: en forbrugervenlig offentlig kollektiv trafik, en trafiksanering, en cykeltrafik og en parkeringstrafik.

Ved en forbrugervenlig offentlig kollektiv trafik forstår jeg en regelmæssig, sikker og bekvem bus- eller togrejse til en rimelig pris. En regelmæssig eller regular trafik, som det jo hedder, betyder, at man må kunne regne med tog og bus, altså kun meget sjældent aflysninger og forsinkelser, men en sådan regularitet afhænger selvfølgelig af trafiksaneringen.

En sikker kollektiv trafik har noget med vognparkens standard og chaufførens eller førerens arbejdsmiljø at gøre. For begges vedkommende har jeg mest tillid til den offentlige kollektive trafik.

En bekvem kollektiv trafik vil sige serviceforbedringer: et tilstrækkeligt antal busser og tog, kortest mulig køretid, koordinering af køreplan, bl.a. ved skift, og bedre information til passagererne.

Takstpolitikken spiller en væsentlig rolle. Det er et spørgsmål om, hvilket niveau den kommer til at ligge på. Det må ikke kunne betale sig at køre i privatbil, og det skal være ensartede takster.

Vi skal gøre det attraktivt at køre kollektivt, derfor skal kortbrugerne favoriseres på forskellig vis. Det er der mange forslag til, og jeg kunne nævne et eksempel fra Stockholm, hvor prisen er den samme som for et rabatkort.

Trafiksanering og en streng parkeringspolitik kræver en fast hånd, og det haster. Alting må afprøves: flere busbaner, pendultrafik, stopforbud, korttidsparkeringer, terminaler uden for bykernen og måske også bompunge; jeg kunne blive ved meget længe. Men det er vigtigt, at vi er opmærksom på, at vi må prøve mange forskellige ting, for problemet løses ikke ved én ting alene.

Derfor må jeg da også sige igen, at S-togsnettet nødvendigvis må udvides. Jeg fik ikke svar

på det fra trafikministeren, da vi sidste fredag diskuterede HT.

Amager er et trafikalt underforsynet område. Et S-tog med en tunnelbane under Amagerbrogade presser sig mere og mere på. Der er en næsten ubeskrivelig luftforurening i myldretiden.

En S-banelinie fra city til lufthavnen mangler vi også i høj grad. Langt de fleste storbyer har en sådan foranstaltning, og det ville begrænse miljøforureningen. Føres linien til Frederiksberg i den anden ende, ville det lette enormt på hele S-togsnettet. En sådan løsning omtales i næsten enhver rapport om hovedstadens trafikforhold.

Cykeltrafikken skulle være et godt alternativ. Det er lige før, man beundrer cyklisterne i København. Der var engang, da Danmark var cyklernes land. København skal igen blive en by, som det er sundt og attraktivt at cykle i.

Hvis vi ikke for alvor går i gang nu, ender København med at blive en by sølet ind i røg, støj og møg. Landets hovedstad, København, er alt for god en by til det.

**Trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen):**

Jeg skal gøre nogle enkelte bemærkninger til de indlæg, der har været i debatten, før miljøministeren svarer afsluttende, og jeg vil godt tage mit udgangspunkt i en ting, som blev understreget af hr. Glønborg, og som jeg tror det er vigtigt at understrege og have med i hele denne debat; det er spørgsmålet om ansvarsfordelingen mellem stat, amt og kommune med hensyn til trafikpolitikken og hele vejområdet.

En lang række af de problemer, som er drøftet her, hører jo ind under det kommunale styre og er de pågældende bykommuners ansvar. Vi har ikke tradition for statslig styring på dette område. Det spiller en rolle også for den holdning, vi må have til en planlægning på dette område, og i den lokalpolitiske sammenhæng, hvor styringen finder sted, må der nødvendigvis ske en afvejning af en lang række til dels modstridende hensyn.

Jeg er ganske enig med fru Tove Lindbo Larsen i, at der er mange elementer i de sammenhænge, som vi drøfter i dag, og man kunne da i hvert fald netop med eksemplet fra København se, at det ikke er nok at have styr på det element, som hedder at have en socialdemokratisk ledet kommune. Det er ikke nogen garanti for, at problemerne løses.