

[Margrete Auken]

ation, så vi kan ikke helt bruge dem som eksempel. Det svarer heller ikke til de restriktioner, man foreslår i først og fremmest Schweiz og Østrig. Men vi kan jo kigge på det.

Det vil også være godt at få det opklaret, sådan at f.eks. hr. Knud Lind ikke får et chok, når regeringens handlingsplan kommer, hvor jeg nemlig går ud fra, at man har så meget check på tal og oplysninger, at man ikke siger sådan, som hr. Knud Lind siger.

Til sidst må vi jo nok bedrøve trafikpolitikerne med, at vi altså synes, at området er så vigtigt, at vi har tænkt os at blive ved med det, og vi har tænkt os at komme igen og igen. Denne gang har vi forsøgt i forbindelse med det, SF fremlagde på en række områder – på skattepolitikken, på erhvervspolitikken, på afgiftspolitikken – at se på, hvordan man laver et udspil til en bæredygtig udvikling, som svarer til det, som regeringen har spillet ud med i sin handlingsplan.

Vi vil selvfølgelig tage sagerne op også fremover, og jeg tror nok, at vi i stadig stigende omfang bliver nødt til at gøre det i sammenhæng, fordi trafikpolitik hænger sammen, og fordi kastaften jo er, at man altid behandler sagerne helt løserevet fra hinanden.

(Kort bemærkning).

Tove Lindbo Larsen (S):

Min korte bemærkning skal være til fru Margrete Aukens spørgsmålstejn ved det, jeg sagde om flytrafikken og den lidt filosofiske tankegang, som SF havde lagt frem.

Det har jeg fra bemærkningerne til beslutningsforslaget ad 7, hvor SF skriver, at man vil »flytte trafikken væk fra fly over på andre, mere miljørigtige transportformer, først og fremmest skib og tog«. Der er det, jeg ser, at det godt kan være lidt for filosofisk at forestille sig, at man i stedet for at flyve skulle lade sig transportere med skib.

Men det øvrige, der står i ad 7 om, at flytransport er energiforbrugende og forurenende, er vi ganske enige i, og vi er også meget optaget af, at vi får et så miljørigtigt miljø som overhovedet muligt omkring lufthavnen i Kastrup. Det gælder også de øvrige lufthavne; det er ikke specielt den, jeg tænker på.

Det er helt givet, at når jeg siger det på den måde, så er det, fordi jeg kan se, at det er lidt filosofisk at forestille sig, at man kunne flytte

flytrafikanterne over til at lade sig transportere med skib. Alt, hvad der siges om miljøet og energiforbruget og om, at det er et spinkelt grundlag at beslutte sig på, er jeg enig i.

(Kort bemærkning).

Knud Lind (FP):

Jeg var godt klar over, at fru Margrete Auken ikke ville diskutere de reelle tal, for det ville jo ødelægge fantasiens verden.

Man skriver i bemærkningerne: »Byernes trafikmiljøproblemer er veldokumenterede.« Men vi kan se i en rapport, der er udkommet i september 1989, at biltrafikken på Københavns Kommunes veje i dag er ca. 5 pct. lavere end i 1970, jf. denne rapport på side 10. Vi kan ikke rigtig få det til at passe sammen med, at det skulle være veldokumenteret. Der er noget, der peger den stik modsatte vej. Det er derfor, jeg har spurgt fru Margrete Auken, hvad det er for noget veldokumenteret noget, man kommer frem med her. Realiteterne er jo, at man vil lave restriktioner for privatbilismen og lave bompenge osv.

Det med at have argumentationen i orden er sådan set ligegyldigt; det kan altid komme senere. Men når der nu ligger en sådan dugfrisk rapport, så ville det da være rart at få nogle kommentarer hertil.

Der står videre i rapporten: »Hertil kommer, at lastbiltrafikken er faldet meget markant«. Det er altså to trafik kategorier, der er reduceret meget markant i København, og dermed reduceres miljøproblemerne for så vidt angår understøtningen fra biler jo også. Samtidig ved fru Margrete Auken jo godt, at der er indført katalysatorer, men heller ikke det er der taget højde for.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Lige kort til hr. Knud Lind: Vi har ikke skrevet i forslaget, at biltrafikken i København var voksende. Det har vi faktisk ikke skrevet. Vi har skrevet, at den er et problem, men det er noget andet. Vi har ikke skrevet, at den var voksende. Vi har taget højde for katalysatorproblemet, og det er der også i de andre rapporter.

Nu synes jeg, at vi skal overlade det til Kim Steen-Petersen at glæde sig over sin fanklub herinde. Han har nogle af de største kapitalfolk