

altså ikke bare biler. Der er mange, der ikke har nogen bil; der er også nogle, der bruger den kollektive trafik. Det har man ikke hørt ret meget til, og det er måske, fordi man har valgt det med vejene.

Med hensyn til trafikhandlingsplanen vil jeg da godt bryde sammen og tilstå, at det var en SF-dagsorden, der gjorde, at vi fik en trafikhandlingsplan. Det var hr. Helge Mortensen, der var minister på daværende tidspunkt, da den kom frem. Det var en plan, som i fra SF syntes var god på de fleste områder; vi roste den da i hvert fald.

Det, der manglede, var nogle styringsmekanismer, og det må man sige er ret vigtigt, f.eks. bompenge, at sætte benzinpriserne op eller andet. Det er jo dér, man kan styre tingene, men det er jo en politisk varm kartoffel, fordi der er indgået nogle aftaler, der siger noget om, hvor lidt benzinprisen skal op i fremtiden.

Jeg har også før brugt det eksempel, hvordan man lavede trafikplanlægning her i Danmark, før vi fik trafikplanen. Det var noget med – og det har lige været omtalt – at man fik en bro dér, og så var der nogle, der fik en vej til et par milliarder kroner oppe i Vendsyssel, og de, der kværuledede over, at der ikke blev noget til dem, kunne så få en flyveplads. Det var altså den måde, man lavede trafikinvesteringer og trafikplanlægning på frem til år 1993 i dette land, samtidig med at vi ved, at vi skal bruge over 100 mia. kr. i investeringer frem til år 2000. Jeg tænker her på broerne, jeg tænker på fly, jeg tænker på havne, og jeg tænker også på tog.

Vejene giver ikke vækst, har jeg været inde på før, så det skal jeg ikke gentage, og jeg vil heller ikke læse det op, som jeg gjorde sidste gang, vi havde en vejdiskussion, men jeg vil sige, at Transportrådet, som jo er uafhængigt, har en formand, der har været konservativ minister, så jeg synes, det er noget, man burde lytte til fra borgerlig side.

Sidste gang vi diskuterede handlingsplanen, blev hr. Kaj Ikkast også delvis verdensberømt, fordi han sagde, at i planen var der for meget miljø og for lidt trafik. Man må konstatere, at det stadig væk er det, de borgerlige kører på. Alle og enhver her i landet ved, at der er noget, der forurener, og det, der forurener mest, er bilismen, men det er altså ikke gået op for de højtuddannede fra Venstre og De Konservative – det er i hvert fald de fleste af dem. De lider af det, man kan kalde astfaltekssem: De helmer

ikke, før Danmark er blevet endnu mere asfalteret.

En af de ting, som jeg fremhævede som mit partis ordfører sidste gang, var, om ikke det var en god idé at prøve at lave en udregning over det, man kan kalde miljøomkostningerne. Der farer jo en masse tal rundt. Hr. Stefan Rasmussen har sagt, at vi tjener 27 mia. kr. på bilerne, og den slags ting er der masser af.

Det, der mangler, og som man ikke har i Europa overhovedet, for det er også efterlyst af trafikforskere i resten af Europa, er f.eks. udregninger af miljøomkostningerne, hvor man medtog støj, røg, møg, og hvad der nu er, inden for de forskellige transportformer: Tog, skibe, fly og ikke mindst bilerne. For mig er der ingen tvivl om, at en af grundene til, at de udregninger ikke er kommet, er, at de for bilerne vil være meget negative med hensyn til miljøomkostninger, når man tager det hele med.

Danmarks Naturfredningsforening er blevet skældt kraftigt ud, og vi har også fået en henvendelse fra Noah, som jeg synes har lavet mange udmærkede beregninger, hvor man f.eks. har regnet på, hvad kommunerne og amterne kunne have sparet, hvis ikke transportomkostningerne var blevet forøget, som de er blevet.

Hvis man i trafikdebatten f.eks. foreslår et dobbeltspor mellem Næstved og Slagelse, så siger alle trafikpolitikere herinde – i hvert fald de fleste af dem – at det er alt for dyrt; det koster 300 mio. kr. Der er ingen, der nogen sinde har sagt, at det er for dyrt at lave en vej til 300 mio. kr. Sådan er det, og det er ret trist, synes jeg nok.

Sagen er jo, at hvis man skal leve op til det dagsordensforslag, som de borgerlige har fremsat med hensyn til en miljøvenlig trafik, er det IC3-tog, man skal bruge. Et IC3-tog, der kan transportere knap 200 mennesker, bruger 2 l brændselolie pr. kilometer. Der er overhovedet ikke nogen andre transportformer, der kan være med dér.

Det er også blevet nævnt fra Enhedslistens side, at coastere er noget af det bedste i hvert fald at transportere gods med. Det er rigtigt, men det er der heller ikke nogen der interesserer sig for her.

Nu er det jo sådan, at vi fra SF's side normalt får skudt i skoene, at vi er imod al asfalt. Jeg kan dertil sige, at på vejområdet indgik vi en aftale med regeringen for perioden fra 1993 til 1996, hvor der er afsat 316 mio. kr. til asfaltarbejder, bl.a. fordi vejene var i meget, meget ringe stand. Det var noget, de var blevet, fordi man havde