

kan skræmme mange, ikke mindst trafikministre.

Måske er det derfor, alt næsten går den gale vej i øjeblikket trods mange fine rapporter.

Bilsalget stiger, vejtransporten og transportbehovet stiger. De store trafikpenge går trods alt til motorveje og broer. Den konkrete planlægning peger i samme retning, og hvis vi ser, hvad der er sket inden for skatteforliget, så kan vi se, at det også går bragende galt.

Vi foreslår selvfølgelig, at vi fastholder miljømålene i »Trafik 2005«, men vi må heller ikke glemme, at »Trafik 2005« er betydelig dårligere end Bilgrav-Nielsens »Energi 2000«, hvor målet er en 20 pct.s CO₂-reduktion i 2005, mens trafikken får en stor forureningsrabat, således at CO₂-udslippet kun skal været stabiliseret i 2005. Og så skal også det langsigtede mål med 25 pct.s reduktion i 2030 ind i planerne nu, ellers bliver det ikke til noget.

Meget drejer sig om lands-, region- og byplanlægning, hvis transportbehovet skal ned. Virksomheder skal placeres ved stationer. Og hvorfor bliver vi ved med at acceptere forurenende industri, som vi ikke kan være bekendt at have i nærheden af vores boliger? Det er jo en syg tankegang, der styrer en planlægning, hvor man beholder giftige og svinende fabrikker, bare de er langt væk.

Men den slags omlægninger tager tid. Det går meget hurtigere at centralisere industrien, som vi f.eks. har set det med MD Foods, med store indkøbscentre, koncentrationen af uddannelse og kultur, alt det, som privatbilismen har givet nogle gevaldige skub i den gale retning i de sidste, lad os sige 20 år.

For at kunne leve op til de vedtagne mål kommer man altså ikke uden om at hæve benzinpriserne. For SF er det svært at se, at vi kan gå under forslaget fra konsensuskonferencen i 1993, hvor et meget besindigt lægmandspanel anbefalede, at benzinprisen steg – nu skal jeg citere – med 1 kr. 25 øre pr. l i hvert år de næste fem år ud over den prisudvikling, der i øvrigt måtte komme. Om fem år vil prisen dermed være steget til ca. 12 kr. pr. l alt andet lige. Derefter skal benzinprisen mindst følge prisudviklingen.

Det var ganske almindelige besindige, men forholdsvis velorienterede danskere, der vedtog det.

Samtidig bliver man nødt til at rette op på transportfradragsskandalen. Det var et chok at se Transportrådets undersøgelse af, hvem det

er, der bruger det. Det er de mest velhavende i det nordsjællandske, som i øvrigt har fine togforbindelser. Det har ikke en disse at gøre med mobilitet og de fattige og alt det dér.

Hvorfor ikke undersøge, om man kunne nøjes med at støtte de lavtlønnede, der har påtvungen lange transporter, f.eks. ufaglærte arbejdere på skiftehold, selv om det i grunden er skrap, at de bare kan kostes rundt på vejene i mange timer, uden at arbejdsgiverne behøver at tage hensyn til dem?

En anden grim og indtil nu næsten uopdaget sag er firmabilerne. Med de nye ordninger undrager de sig næsten helt enhver økonomisk styring. Man kan se i Børsen, hvad det er, der er sket. Det betyder mange grimme ting, men altså først og fremmest, at vi ikke får andet end skandaler af dem, og det forlyder også, at en meget stor del af de nye biler er af den slags. Jeg har hørt et tal, der siger op imod halvdelen af de nye biler. Jeg vil egentlig gerne vide, om skatteministeren har opdaget det. Det er i hvert fald nok også en ordning, der må kigges på hurtigst muligt.

Hvis regeringen mener noget med, at man vil styrke den kollektive trafik og cyklerne på privatbilismens og vejgodstransporternes bekostning, er det altså kraftigere midler, der skal til, end blot en fornyelse af S-banernes materiel.

Ideen med betalingsring om de store byer, især København, skal på bordet igen, samtidig med at parkering ved arbejdspladser i byen skal begrænses. Pengene fra betalingsringen skal bruges til at forbedre den kollektive trafik i hele HT-området.

Busbanesystemet skal udbygges, effektiviseres, og der skal gøres noget ved stoppestedsfaciliteterne. Cykeltrafikken skal sikres. Et nødvendigt mål er, at både børn og gamle skal kunne cykle sikkert og trygt og med kortest mulige afstande og rimelig fremkommelighed.

Og så skal der god vilje bag medtageordninger for cykler i den kollektive trafik. Jeg ved ikke, om man er opmærksom på, at med Storebæltsforbindelsen bliver det sandsynligvis overhovedet ikke muligt at få cykler med over Storebælt, fordi man ikke har cykelsti. Det mener jeg måske heller ikke er så nødvendigt, men de kan altså heller ikke komme med toget. De kan så blive hjemme, men jeg er ikke sikker på, at det er det, man går ind for at de skal. Det er noget af det, jeg regner med kan ordnes forholdsvis hurtigt.