

**Jette Gottlieb (EL):**

Nu har vi brugt de første 4 timer i dag på at afvise de borgerliges offensive og smitsomme asfaltekssem. Den næste tid må gå med de mere fremadrettede initiativer og de overordnede målsætninger.

Trafikministeren konstaterede, at drivhus-effekten er et globalt problem, og konstaterede, at man både må sørge for at nedsætte det samlede transportbehov, f.eks. gennem en ændret fysisk planlægning, og for at ændre den eksisterende transportform fra privatbilisme til kollektiv transport, og det er jeg helt enig i.

Men når det så kommer til praktikken, går det jo alligevel helt galt. Forureningsministeren, undskyld, trafikministeren roser sig af store investeringer i den kollektive trafik og nævner f.eks. 9 mia. kr. til nye S-tog, en dobbeltsporet S-bane til Frederikssund og nogle Ørestadsbaner; men nøjagtigt samtidig bygges Øresundsmotorvejen, de nordjyske motorveje, Kolding-Esbjerg-motorvejen, Århus-Herning-motorvejen og en udvidelse af Helsingørmotorvejen. Nettoresultatet er jo klart til fordel for bilismen og helt inkonsekvent i forhold til de før omtalte miljømålsætninger.

I Enhedslistens forståelse må man gå på flere ben:

For det første må den samlede transportmængde ned, og det må bl.a. ske gennem ændringer i den fysiske planlægning. For det andet skal den nuværende trafik omlægges. Dertil skal der bruges forskellige virkemidler, så at sige både pisk og gulerod. Og den private bilisme skal betale for sine skader, og den kollektive trafik skal forbedres. I begge tilfælde bliver den kollektive trafik mere attraktiv, energiforbruget falder, og CO<sub>2</sub>-udslippet falder også.

Enhedslisten har en række konkrete elementer til en sådan politik, og for at man kan mindske privatbilismen, skal der ske en række indgreb:

Transportfradraget skal væk, og der skal være meget større benzinafgifter, og de skal anvendes målrettet, f.eks. til byforsøg som det, der foregår i Århus, til cykelparken, som ligger og putter sig et sted i Trafikministeriet, til forsøg med at give bilister, der gerne vil ind til byen, en rejsehjemmel til kollektiv transport, og til gratis transport til småøerne, for der er selvfølgelig nogle problemer dér.

Desuden skal der indføres en øget vægt- og registreringsafgift, og den skal differentieres efter bilens energisvineri.

Og så skal motorvejsbyggeriet og de øvrige nettoudvidelser af vejnettet stoppes.

Og byggeriet af prestigebroerne skal stoppes, både Øresundsbroen og broen over Femer Bælt, som trafikministeren i parentes bemærket på Jyllands-Postens trafikkonference om sundtold meddelte den undrende offentlighed måske allerede var vedtaget. Det var i hvert fald en meget stor overraskelse for flere af de tilstedeværende.

Ud over privatbilismen skal også lastbiltrafikken mindskes. Og der skal indføres en større dieselaftgift, og den skal anvendes målrettet både til et coasterprogram og til styrkelse af DSB.

Der skal også indføres en øget vægt- og registreringsafgift på godstransporten og en motorvejsafgift og en kilometerafgift. Der skal simpelt hen ske en øget egenbetaling.

Flytrafikken skal også ned, og flyforureningen skal belyses meget bedre – det er noget, der ikke er blevet undersøgt så meget – og afgiften på flyrejser og på flybenzin må sættes i vejret.

Det er den ene ende af det.

Den anden ende af det er, at den kollektive transport skal forbedres. Hele det kollektive trafiknet skal udbygges. Det skal være mere finmasket, og der skal være hyppigere afgang og billigere transport.

Der skal etableres flere forsøg med tilkaldebussertil de tyndtbefolkede områder, for det er et problem, at den kollektive transport vanskeligt kan fungere dér.

Der skal være flere busbaner i byerne, og der skal være signalprioritering for busserne, og så skal rammeaftalen med DSB udvides.

Cykeltrafikken skal minsandten også styrkes. Der skal laves flere cykelstier at have »medvind« på, og så må vi i øvrigt igen efterlyse den cykelpakke, som en arbejdsgruppe under Færdselssikkerhedskommissionen har lavet, men som der endnu ikke er udarbejdet nogen forslag ud fra.

Endelig skal der selvfølgelig fortsat forskes i eventuelle nye drivmidler til privatbiler og til busser og lastbiler. Der er flere muligheder. Vi må især pege på f.eks. brinten, som der i hvert fald ligger nogle forskningsmuligheder i.

Og så til det motiverede dagsordensforslag fra regeringen, som uden skelen til de fire foregående timers heftige debat er blevet lavet sammen med Venstre og De Konservative. Jamen det er jo glimrende! Det viser jo lige præcis, hvor det trafikpolitiske flertal ligger her i Folketinget.