

For at undgå, at den debat, som ministeren lægger op til på HT-området, roadpricing, tyndtbefolkede områder, jernbaneanrådet, og i foråret skal man vurdere stærke og svage områder inden for de forskellige virkemidler, ikke skal føre til en dyb frustration, så synes jeg alligevel, at det er vigtigt at høre, hvad det er for en proces, ministeren vil sætte i gang.

Hvornår kobles den politiske proces hertil? Er det sådan, at vi i næste folketingssamling kan stå ligesom med et nyt beslutningsgrundlag, som vi kan tage mere præcis stilling til? Hvordan smalles debatten mere og mere ind, så vi får mere og mere lyst til at deltage i den? Forudsætningen for at få lyst og mere lyst er jo også, at man ved, at der sker noget på et eller andet tidspunkt.

Hvornår letter vi? For jeg går da ud fra, at Socialdemokratiet ikke er ændret til et konferenceparti.

Anden næstformand (Henning Grove):
Ordføreren for forespørgerne, fru Margrete Auken.

Margrete Auken (SF):

Ja, jeg vil jo så takke for svaret, nøjsomheden er i hvert fald noget af det, der vokser med dagen.

Jeg vil spørge ministeren, om det bare er en tilfældighed, at der i debatoplægget, det dér virkemiddelkatalog, står *kan* – det er til en handlingsplan – jeg håber, ministeren mener, at det *skal* blive til en handlingsplan. Jeg vil egentlig godt have svar på, at der skal stå, at den selvfølgelig kommer, selv om ministeren så ikke mener, at tiden er inde af grunde, som jeg ikke helt kan se, men altså o.k.

Der skal ikke herske tvivl om, at vi er da meget glade for, at vi får en folkelig debat, hvis den virkelig bliver bred. Det er ikke det, der er noget i vejen med. Det er grundlaget for debatten, det er lidt skævt med.

Regeringen skriver selv i debatoplægget, at effekten af virkemidlerne bl.a. vil være afhængig af, hvorvidt de gennemføres som enkeltstående initiativer eller som elementer i en samlet strategi. Det er med andre ord kombinationen af virkemidler og deres indflydelse på den samlede transportadfærd, der er afgørende.

Men hvor blev den sammentænkning af de forskellige virkemidler af? Folket må selv prøve at gætte sig til, hvordan byggeklodserne meningsfyldt og kreativt kan sættes sammen, og det er altså ikke et rimeligt grundlag for debat-

ten. Dertil er det nødvendigt, at regeringen selv spiller ud med en eller flere sammenhængende og gennemtænkte forslag til en ny trafik- og miljøhandlingsplan. Hvis debatten så måtte vise, at f.eks. et af virkemidlerne ikke skal bruges så kraftigt, må det få den konsekvens, at andre virkemidler må strammes op, så miljømålet fastholdes.

SF vil altså derfor med denne forespørgsel opfordre regeringen til at komme med et mere brugbart, sammenhængende og kreativt oplæg – lad os så bare kalde det oplæg i stedet for handlingsplan – så vi får et oplæg, hvor man kan se, hvordan de her ting skal virke sammen.

Vi vil desuden foreslå regeringen, at udformningen af en ny trafik- og miljøplan bliver tydeligere i sine temaer. Problemstillingerne i f.eks. tætbyen, i forstæderne og i yderområderne er væsensforskellige, og bruges helt de samme virkemidler, kommer disse forskelle til at bremse eller ligefrem modvirke arbejdet.

I tætbyen er det f.eks. oplagt at satse på en yderligere begrænsning af biltrafikken kombineret med en kraftig satsning og udbygning af højklasset kollektiv trafik og gode cykel- og fodgængerforhold, en bompengering, som SF mange gange har foreslået, kan bruges, og der er også antydninger af det i regeringsgrundlaget, selv om det ser ud, som om det med roadpricing sådan fortoner sig langt ud i fremtiden. Så det har jo lange perspektiver endnu, men lad det så i min nøjsomhed være noget, som jeg så vil glæde mig over.

Derudover kan man altså komme med parkeringsrestriktioner. Det er en af de andre metoder, hvor man kan sige, at dér får vi i hvert fald ikke hyl fra de tyndtbefolkede områder, hvis vi foreslår det. Ja, det ved man ikke, men altså, jeg kunne gætte på, at det var noget, vi kunne holde som et byvirkemiddel. Men også det forudsætter såmænd nogle visioner, at man går det ordentligt igennem, at vi får en planlægning, som ikke kun omfatter den kollektive trafik, men hele byrummet og ikke mindst vejarealerne. Fremkommeligheden for den kollektive trafik skal kraftigt øges, samtidig med at det gøres vanskeligt at medbringe bilen i tætbyen.

Så vil jeg godt sige til ministeren: Når ministeren siger, at hovedstadsområdet skal komme med et oplæg, så har et af problemerne jo været, at jeg ikke engang er sikker på, at de vil komme med det. Vi har ikke endnu fået en hovedstadsplan, hvor der er nogle demokratisk