

I redegørelsen omtales »tog og bus til tiden«, og behovet for langt flere afgangse omtales også. Erfaringen viser jo, at regularitet og øget trafikintensitet gør den kollektive trafik mere attraktiv. Det er ganske vist, og der kan ikke føres nogen større diskussion herom. Hertil kommer, at en række erfaringer viser, at øget bemanning af tog og stationer i hvert fald på S-togsområdet kan skabe øget tryghed og dermed også give et øget publikum.

Men der er ét forhold, én faktor, som ikke omtales i ministerens redegørelse: Vil markant lavere billetpriser i den kollektive transport virke som et trækplaster?

Vi har erfaringer for, at en beskeden sænkning af billetprisen ikke i sig selv – ikke i sig selv – giver et løft for den kollektive transport. Grønærtforligets beskudne reduktion af billetpriserne tyder herpå. Derimod ved vi, at de markante olieprisstigninger i slutningen af 1970'erne kombineret med styrkelsen af den kollektive trafik gav et gevaldigt løft for bus og tog, men det var desværre for en kort periode.

Enhedslisten, som ønsker en massiv styrkelse af den kollektive trafik, opfordrer til, at man gør brug af flere instrumenter på et og samme tidspunkt, altså både bedre og billigere bus og tog. Det handler om at introducere øget komfort og flere tog og busser til tiden kombineret med markant lavere priser.

Der skal slås på flere strenge, men jeg synes, det er ønskeligt at få en analyse over, hvad det er for kombinationer af strenge, vi skal anvende for at få et løft. For jeg tror altså ikke, det kun handler om én streng, men om flere strenge, og dér mener jeg faktisk vi mangler en analyse af, hvad det er for cocktails, der skal til for at give løftet, og dér kunne man godt tænke sig nogle spændende scenarier udbygget.

Så kommer det sociale aspekt, som jeg mener er fraværende i ministerens redegørelse: Hvad er det for sociale grupper, der scorer på den nuværende trafikafvikling, og hvem er taberne, hvem er det, der bliver ladet totalt i stikken?

Det er jo betegnende for udviklingen, at den store gruppe af borgere i Københavns Kommune – omkring to tredjedele af alle husstande – som ikke har bil, har haft massivt stigende transportudgifter i perioden siden 1982, mens bilejerne i forhold til denne gruppe – i forhold til denne gruppe – har scoret på de stadig billigere benzinpriser.

Der er altså en gruppe af borgere – det gælder de unge, det gælder de gamle, det gælder

de handicappede, og det gælder flertallet i storbyerne samt de 15-20 pct. i landdistrikterne, der ikke har bil – der har fået et ordentligt par på frakken, og som der ikke er politisk opbakning til. Jo, vi er nogle, der bakker dem op, men vi udgør meget få kræfter, og det er den gruppe i befolkningen, der skal mobiliseres, så man kan få en bare nogenlunde anstændig social politik på det her område. Dansk trafikpolitik er dødhæmmende asocial, og det er rystende at se, at de to regeringspartier, der i hvert fald har rod i en bevægelse med en social nerve, fører en sådan politik.

Et sidste aspekt, som er fraværende i redegørelsen, er det internationale aspekt. Jeg synes, det ville være spændende, hvis man kunne få en skarp analyse af, hvordan det kan være, at man i Schweiz og enkelte steder i Tyskland og enkelte steder i Østrig har en anden kultur omkring kollektiv trafik.

Det handler om nogle dybe rødder, og det er en del af forklaringen, men jeg tror også, det handler om nogle meget præcise grunde til, at folk har langt mere lyst til at hoppe på bus og tog i de lande, og jeg tror, vi kan lære meget på det område.

Det være hermed anbefalet, at man drager nytte af disse erfaringer, og jeg har en drøm om, at det danske Trafikudvalg opholder sig i nogle af de distrikter i nogle dage – ikke 2 dage, men gerne 10 dage – og ligesom sniffer til, hvordan det kan gøres.

Med hensyn til fremtiden hører Enhedslisten og jeg også til dem, der gerne vil synge en vældig smuk sang for trafikministeren og byde os til, men ikke for enhver pris. Det handler om at sige nej tak til mordet på herlighedsværdierne i naturen, altså nej tak til motorvejsudbygning, og det handler om at få nogle fremtidige investeringer inden for kollektiv trafik.

Vil man varige angreb på naturens herlighedsværdier, jamen så skal man blot anlægge en motorvej på Odden, gennem Gudenådalen og i skovene nord for Svendborg. Her har regeringen og trafikministeren virkelig mulighed for at sætte sig varige spor: Mere trafikforurening og mere ødelæggelse af danske landskaber!

Men det kunne jo også være, at man ville vælge en anden vej og først og fremmest styrke pendlertrafikken. Det er jo den, det handler om. Det er jo pudsigt, at når nogle af mine kolleger her i salen taler om kollektiv trafik, er de så optaget af fjerntrafikken, men dér, hvor vi virkelig skal have det store løft, er altså pendlertrafik-