

Så vil jeg gerne sige: Ja, det kan godt være, det er rigtigt, og jeg går faktisk ind for det selv. Det vil jeg godt sige, men det er ikke altid den bedste løsning, vil jeg gerne have lov at sige. Det kan misbruges ligesom alt muligt andet, og det ved en tidligere borgmester sikkert også.

Margrete Auken (SF):

At biltrafikken både i byerne og på landet er et voksende problem, tror jeg nok de fleste, når vi lige ser bort fra hr. Heiselberg og hr. Ikast, er klar over. Det giver problemer for færdselssikkerhed, det giver problemer for fremkommelighed, og det giver problemer for miljø.

Jeg vil igen godt lige minde om Delors' rapport fra et par år siden, som gjorde opmærksom på, at vejtrafikkens eksterne omkostninger, altså støj, ulykker, miljø og trafikpropper, udgjorde et par procent af bruttonationalproduktet.

Vi sidder i stigende grad fast rundt omkring. Når ministeren snakker om, at man ikke bryder sig om spildtid, så er det jo forbløffende, så mange der finder sig i den spildtid, hvor man sidder fast i trafikken. Jeg må indrømme, jeg har svært ved overhovedet at bryde mig om spildtid, men det skyldes min egen psyke. Det er så en af grundene til, at jeg, når jeg skal langt, altid foretrækker at tage kollektiv trafik, for så kan jeg lave noget fornuftigt. Men sådan er vi jo skruet sammen forskelligt. Der er det min tid, der åbenbart er lidt kostbar, siden jeg ikke kan det.

Jeg tror, at vi godt kunne blive enige om de fleste af de ting her. Det sørgelige ved den redegørelse, ministeren har fremlagt, er, og jeg nævnte det også før, at jeg simpelt hen ikke kan finde nogen målsætninger.

Der er ingen henvisning til den gamle CO₂-målsætning. Så kan ministeren selvfølgelig sige: CO₂-målsætningen kommer strengt taget ikke bytrafikken så meget ved. Og det ville jeg godt medgive, hvis jeg kunne se de andre målsætninger være der.

Man nævner ikke støjmålsætningen fra den natur- og miljøpolitiske redegørelse fra 1995. Der er ikke nogen mål for partikelmedbringelsen, og der er hele den der åbenhed i den, hvor formuleringerne går blødt til alle sider – man skal endelig ikke genere nogen, og vi skal finde afbalancerede løsninger. Og man tænker: Jamen er det muligt overhovedet at lave en trafikpolitik, hvor man ikke går ind og siger, der er en målsætning?

Og jeg vil godt, for at sige præcis hvad jeg mener, henvise til Socialdemokratiets trafikvisiøner fra 1998, hvor der på side 37 står: »For at begrænse luftforureningen, støjgenerne og det store udslip af CO₂ er det nødvendigt at nedbringe bilismen i København«. Jeg må gå ud fra, at det fra Socialdemokratiets side også gælder i de andre storbyer, for at hr. Heiselberg ikke skal føle sig helt fortabt.

Jeg går ud fra, at den målsætning, der er i Socialdemokratiets program – den er der i hvert fald – et eller andet sted jo måske også nok havde været hos ministeren, og jeg vil så bare undre mig over, at den ikke er til at få øje på, at det altså er blevet til de mange bløde formuleringer og lidt er i forlængelse af, hvad vi har set de sidste par år: en stribe kataloger, handlingsplaner osv., men igen ikke konkrete indgreb.

Jeg var derfor også forbløffet, da hr. Heiselberg sagde, at der var nogle økonomiske indgreb, og jeg slog jo straks op på den side, han henviste til, og kunne se, at det, der udtrykkeligt stod der om afgifter, var skudt langt ud i fremtiden. Altså, hvor det tidligere var noget, vi snakkede om, vi skulle indføre, roadpricing osv., så er det – det står der, og det kan så siges til hr. Heiselbergs beroligelse, men til alle andres forskrækkelse – skudt langt ud i fremtiden.

Jeg synes faktisk, det er lidt fortvivlende, at det niveau, vi er på nu, er så uambitiøst, og jeg prøver at bore lidt i, hvordan det i grunden er blevet sådan, og det kan jeg selvfølgelig ikke svare på uden at komme til at fornærme for mange – for mange til at jeg vil kaste mig ud i det her. Så jeg vil ikke give grunde til, at det er blevet så småt, men gøre opmærksomme læsere f.eks. opmærksom på, at baggrundsmaterialet for basisnetforslagene fra kommunen udtrykkeligt gør opmærksom på, at man heller ikke må begrænse bilismen, for når man begrænser bilismens udfoldelsesmuligheder, står der i Rambølls rapporter, så er det pludselig økonomisk belastende. Hvis en bil skal vente bare et øjeblik, så er der økonomiske belastninger. Der regner man altså på, hvad det koster, hvorimod hvad det koster for andre mennesker, som skal rundt i byen og se på det, er der ikke nogen henvisning til. Jeg vil godt bagefter vise ministeren, hvis hun er interesseret i det, hvor det står i de der rapporter.

Men det er faktisk lidt nedslående, at man kan se, at sådan et baggrundsmateriale udtrykkeligt siger, at her skal der ikke være begrænsninger af bilismen. Men hvis ikke vi gør det, så