

[Aksjær Jørgensen]

Måtte dette være en lærestreg for folketinget, at man ikke skal sende folk i finansudvalget, der træder demokratiet og respekten for folkestyret, respekten for offentligheden, under fode, som det er sket i denne sag. Det er en mørk plet i folketingets historie, repræsenteret ved den nye energiminister.

Margrete Auken (SF):

Den socialdemokratiske ordfører indledte denne debat med at give udtryk for en eller anden optimisme. Meget tyder på, at den kan han have i fred. Tværtimod er vitale dele af vores samfund ved at gå helt op i limningen, fordi der uddeles besparelser i et forrygende omfang. Det har de ansvarlige deres grunde til, og jeg skal ikke her blande mig i debatten om disse grunde og følgerne af dem. Det gør andre.

Men på ét punkt svigter al logik, også den mest borgerligt fantasiløse, og det er inden for trafikområdet. Denne samling blev indledt med statsministerielle ønsker om en udbygning af den kollektive trafik. Allerede dengang kunne man se, hvad det hele var ved at udvikle sig til, og et stærkt stigende passagertal så at sige overalt inden for denne trafik viste det jo. På den baggrund skulle man tro, at trafikudvalget ville blive overbevømmet med regeringsinitiativer til udbygning og forbedring af den kollektive trafik. Men nej. De virkelig store beslutninger, som vi har fået lov til at følge til dørs i denne samling, er dels den nu definitive beslutning om Farøbroernes bygning, dels en overdimensioneret udbygningsplan for Kastrup lufthavn. Sådan. Det er ikke noget, der er blevet listet igennem. Har vi andre ikke kunnet andet, har vi dog kunnet lave et farligt hus over dette formidable fråds og blindheden over for en udvikling, alle andre kan se. Tumpetheden her er – selv for folketinget – af et ganske betragteligt omfang.

Men hvad er der så sket inden for den kollektive trafik, mens flertallet båndlagde omkring 6 mia kr. til disse projekter? Ja, dér skærer man ned. Jeg skal her minde om, at DSB ud fra et meget forsigtigt skøn har regnet med at skulle bruge, hvad der alt inklusive svarede til 775 mill. kr. i 1980-priser over 3 år for at kunne skaffe materiel til den trafikstigning på 25 pct., der har fundet sted. Hvis man betænker, hvor vigtigt det er for en

institution som DSB at kunne foretage en rimelig planlægning, burde man bare omgående have bevilget DSB, hvad de skulle bruge. Men hvad skete der? De fik godt en tredjedel. Det er grøntlysende vanvid.

Ud over DSB-skandalen kunne også andre skandaler trækkes frem. Vi har for nylig hørt om de planlagte beskæringer inden for HT. Jeg ved godt, at regeringen ikke uden videre kan skride ind her, men det kan ikke være rigtigt, at man ikke foretager sig det mindste, men lader nogle ødelægge et af landets bedste kollektive trafiksystemer. Selvfølgelig havde hovedstadsrådet her regeringen selv som forbillede for en tomhjernet trafikpolitik, så det var måske derfor.

Nøjagtig de samme problemer vil nu dukke op andre steder i landet; rygtet går om Århus, og det er næppe det eneste sted.

Hvad i alverdens riger og lande har man forestillet sig? Er det et grotesk lighedsprincip, der slår igennem, sådan et, der siger, at når der skæres alle andre steder, så må den kollektive trafik også bøde? Et det sådan, man tænker? Jeg vægrer mig ved at tro det, men kan slet ikke få øje på nogen form for tankevirkosomhed, hvis det ikke er det. Bortset fra hvad et ordentligt trafiksystem betyder for befolkningens velvære, har vore øvrige formodninger om den kollektive trafik – nemlig at der var en masse penge at spare ved at satse her – nu også vist sig at blive dokumenteret ved en rapport. Forleden dag kom resultatet af den største nordiske trafikundersøgelse, der er lavet, Nordkoltprojektet, og den konkluderer, at der er milliarder at spare for staten, hvis man satser på at mindske bilismen og udbygge den kollektive trafik. Og der er ikke bare penge at spare. Det psykiske og fysiske miljø og alt muligt andet, der handler om levende mennesker, vil vinde ved det. Vi vidste det godt, men derfor skal vi da ikke kimse ad at få det i rapportform. Det største problem bliver – uden sammenligning – den politiske træghed, når chancen for at gøre noget fornuftigt og langsigtet viser sig. Rapporten konkluderer et sted: valg af udviklingsretning for bytrafikken er ikke kun et spørgsmål om, hvilken teknologi eller trafiksituation der er mulig. Den grundlæggende problemstilling er politisk og drejer sig om, hvilken udvikling der er ønskelig. Midlerne findes, hvis målet gives.