

Forhandling

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil gerne takke ministrene for redegørelsen, og jeg hæfter mig specielt ved trafikministerens konstatering af, at trafikmålsætningen ikke kan opfyldes uden nye initiativer, at tiltag, som griber ind i befolkningens transportbehov og transportvaner, vil være nødvendige, og at en satsning på teknologiske forbedringer sandsynligvis ikke vil være tilstrækkelig. Derimod vil en bevidst afgiftspolitik ifølge ministeren kunne være et effektivt middel, og samtidig præciserer ministeren, at det er regeringens politik at mindske CO₂-udslippet ved at forbedre den kollektive trafik.

Jeg hæfter mig ved, at miljøministeren ikke mener, at han har vundet den folkelige debat i sine hensigters favør. Jeg fristes til at spørge: Hvor ved ministeren det fra? Jeg tror ikke, spørgsmålet har været stillet i en sådan form og på sådanne præmisser, så man kan sige noget entydigt om det.

Men hvis ministeren dermed mener, at han ikke har fået folkelig opbakning til de initiativer, regeringen i de seneste år har taget på trafikområdet, kunne begrundelsen jo slet og ret være den modsatte, nemlig at initiativerne ikke i tilstrækkelig grad fremmer en økologisk forsvarlig transportpolitik. Jeg tror nemlig, det er en myte, at et flertal af den danske befolkning ønsker at køre i bil for enhver pris.

Jeg har også hæftet mig ved, at miljøministeren præciserer, at det er her og nu, vi skal påbegynde de konkrete tiltag, og at vi løbende skal vurdere, om de iværksatte tiltag fører til det ønskede resultat. Det er jo vigtigt at konstatere det, før man kan gå videre, for på den måde kan vi måske år for år konstatere, at det er lykkedes at vende CO₂-supertanker, eller om en forstærket indsats er uomgængeligt nødvendig.

Hvad jeg til gengæld ikke hører, var en konkret opstilling af de initiativer, ministrene her og nu ville tage for at opnå den ønskede udvikling på transportområdet. Det hidtidige forløb af debatterne og beslutningerne her i Folketinget viser jo, at først når regeringen for alvor ser skriften på væggen, er den villig til at foretage sig noget konkret, der får reelle konsekvenser. Men dette punkt er vi muligvis nået til nu.

Jeg ser hen til alle de forslag, regeringen vil fremlægge i denne samling, og vi vil også selv supplere med en række beslutningsforslag. Man må jo indrømme, at stort set alle de beslutnin-

ger, Folketingets flertal har truffet på det trafikpolitiske område i de seneste år, også efter at målsætningen for år 2005 er slået fast, har peget i den gale retning: Adskillige kilometer nye motorveje med og uden bropiller, nye spor på eksisterende motorveje, drastisk forhøjelse af transportfradraget for længere afstande og uanstastet vækst i ubeskattede kilometerpenge samtidig med en neddrøsing af service i dele af den kollektive trafik og en kraftig forøgelse af priserne her.

Det er tankevækkende, og det er uacceptabelt, at siden 1981 er den relative pris for den kollektive transport steget med 35 pct., medens prisen på benzin er faldet med 35 pct. Vi er såmænd ikke ublu i vores krav. Vi ønsker bare i første omgang, at balancen fra 1981 genoprettes, og sagen er, at allerede med en omlægning af de eksisterende bevillinger til trafikprojekter kunne man udrette meget i den kollektive trafik, således at den ville blive et attraktivt alternativ for langt den største del af pendlerne.

Med en udbygget kollektiv lokaltrafik kunne også en væsentlig del af den daglige fritidstrafik varetages uden bil, og i den forbindelse er der vigtige sociale hensyn at tage. Halvdelen af den voksne befolkning i Danmark har ikke daglig adgang til bil, og børnene og mange ældre har det kun, hvis de kan skaffe en chauffør.

Vores målsætning med denne debat er at skaffe rum for de nødvendige konkrete forslag. Enhedslistens ordfører vil fremlægge nogle eksempler på, hvordan man kan opnå konkrete resultater. Vi satser på regeringens tilslutning hertil, og vi vil lægge hovedvægten på fem satsningsområder.

For det første: Vi vil satse på planlægningsinitiativer, der sikrer et reduceret transportbehov. Som eksempel kan man nævne begrænsning af centraliseringen af detailhandelen til de store indkøbscentre, men også initiativer i den fysiske planlægning, der fører til ændrede lokaliseringsmønstre.

For det andet: Vi vil komme med forslag, der fører til øget brug af andre transportmidler end personbil, og først og fremmest i byerne er en væsentlig forbedring af fremkommeligheden for cyklister her af stor betydning. Man må ikke glemme, at 50 pct. af alle bilture i byer er på under 3 km. Et middel kan være etablering af flere cykelstier, afvikling af kantparkering og i det hele taget begrænsning af parkeringsfaciliteter i byerne.