

tyder, at der er vilje til at løse også den udfordring i fællesskab, så snart det er muligt.

Kl. 16:05

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Hr. Per Clausen som ordfører.

Kl. 16:05

(Ordfører)

Per Clausen (EL):

Nu kunne det jo være meget sjovt for mig, hvis jeg var i stand til at påvise en dyb modsætning mellem forligspartierne i forhold til de forslag til vedtagelse, de har fremsat. Hvis man skulle fremhæve noget andet, var det måske en manglende evne til at samordne stort set identiske tanker, og det er vel i grunden også problematisk, men sådan kan det jo gå.

Jeg vil sige, at det, der jo karakteriserer debatten om trafikpolitik i Danmark, er det, der karakteriserer så mange andre politiske debatter i Danmark, nemlig en fantastisk evne til farveblindhed. For det er jo alligevel utroligt, at man kan stå herinde i Folketingssalen og tale om en grøn trafikaftale, når det bedste bud, man kan få fra eksperter, inklusive Det Radikale Venstres tidligere trafikordfører, er, at aftalen er grumset. Jeg skal slet ikke komme ind på, hvad klimaeksperter og andre trafikeksperter siger, nemlig at den er sort, og når de siger, den er sort, er det selvfølgelig, fordi de har det udgangspunkt, at CO₂-udslippet vil fortsætte med at stige fra transportsektoren, for der er intet i den aftale, der er indgået, der sikrer, at det ikke vil ske.

Det er jo sådan baggrunden for, at der kunne være mange andre debatter, som vi i Enhedslisten synes det kunne være godt at få taget i offentlighed om trafikpolitikken i Danmark. Det vil vi selvfølgelig sørge for, for der foreligger jo den mulighed, at man også kan rejse andre væsentlige spørgsmål i form af forespørgselsdebatter her i Folketinget og i form af spørgsmål til ministeren. I hvert fald har vi jo i første omgang efterspurgt en dokumentation for, at den aftale, der nu er indgået, skulle føre til en reduktion i CO₂-udslippet. Den dokumentation ser vi frem til ikke at få, for jeg tror ikke, den kan fremskaffes.

Ellers vil jeg sige, at når man snakker om, hvad der skulle kunne få den kollektive trafik i hovedstadsområdet til at fungere bedre, end den gør i dag, er der to vigtige problemstillinger, synes vi. De berøres kun indirekte i den her debat, men det skal ikke forhindre, at jeg fremdrager dem.

Den ene er jo, at det handler om, at der skal være mulighed for fremkommelighed for busserne, og et vigtigt element i at skaffe fremkommelighed for busserne er jo at reducere antallet af private biler. Det er sådan set baggrunden for, at jeg også rettede mit spørgsmål til fru Pia Olsen Dyhr, nemlig spørgsmålet om, hvorvidt en sådan ny organiseringsform af den kollektive trafik ikke også burde medføre, at de, der styrede den kollektive trafik i hovedstadsområdet, havde mulighed for at foretage sig andre ting, der kunne forbedre den kollektive trafiks vilkår, nemlig f.eks. at oprette bompenggeordning, betalingsringe osv.

Jeg er da glad for at høre fru Pia Olsen Dyhrs udlægning, nemlig at den ordning ikke omfattes af forliget, så den godt kan etableres som et supplement, den dag der kommer et flertal for det. Det er jo dejligt. For ellers må jeg sige, at det er mit indtryk, at det her forlig jo desværre er så altomfattende, at det bliver svært at finde huller, hvor man kan lave væsentlige forbedringer i forhold til klima og den kollektive trafik ud over det, der aftales inden 2020. Det er den første problemstilling.

Den anden problemstilling, der skal løses, er jo den problemstilling, der gør, at den kollektive trafik ikke har været i stand til at tiltrække nye passagerer i noget særlig stort omfang, nemlig den ganske banale kendsgerning, at det at køre i den kollektive trafik er steget langt, langt mere i pris end den individuelle trafik.

Så er der bare en sidste ting, som jo også vedrører den problemstilling, som er rejst her i dag, måske mere direkte. I virkeligheden burde man jo, hvis man interesserede sig for at skabe en sammenhængende kollektiv trafik i hovedstadsområdet, inddrage f.eks. hele Øresundsområdet, altså inddrage Skåne og lave et samarbejde dér som en væsentlig del, og da meget af trafikken jo i virkeligheden kommer udefra, uden for det, der i dag opfattes som hovedstadsområdet, i form af pendlertrafik, så ville det også være logisk at inddrage dele af Sjælland osv.

Der er ingen tvivl om, at da man lavede strukturreformen, valgte man en fuldstændig hovedløs måde at organisere transporten på i hovedstadsområdet, og jeg er ikke sikker på – eller rettere sagt, i Enhedslisten er vi ikke sikre på – at en løsning på den udfordring og på det problem kan klares ved kun at se på selve hovedstadsområdet.