

Var det ikke noget med asfalttænkning, Enhedslisten skrev i sine bemærkninger? Man kan altså godt få fornuftige løsninger selv på asfalterede veje. Busdrift kunne også med nye brændstoff-teknologier prioriteres højere, og busser kører jo altså også på motorveje.

Nej, vi synes bestemt ikke, at problemstillingen skal reduceres til et spørgsmål om at stoppe for motorvejsudbygningen. Forslaget hører vistnok nærmest med til paradeafdelingen, som vi jo også har hørt flere antyde her under debatten i dag.

Kl. 14:51

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Per Clausen.

Kl. 14:51

(Ordfører for forslagsstillerne)

Per Clausen (EL):

Da Enhedslisten udarbejdede det her beslutningsforslag, var vores udgangspunkt, at vi ikke var så imponerede af det grønne trafikudspil, som regeringen kom med, og vi overvejede naturligvis, om der ville være grund til at revidere vores beslutningsforslag, i hvert fald på bemærkningssiden, eller måske endda trække det tilbage nu, hvor der var lavet en rigtig grøn aftale. Det viste sig dog, at regeringen havde sat meget tydelige spor i den grønne aftale, hvor man måske skal lede mere efter andre partiers fingeraftryk.

Så forslaget står stadig, og jeg vil sige, at det selvfølgelig efter 35 års politisk aktivitet er rart, at kunne konstatere, at regeringen i dag, når man laver aftaler med de øvrige partier i Folketinget, oftere bruger ordet grønt, end jeg kunne finde på at gøre det i et forslag, jeg selv fremsatte. Men det er måske også et udtryk for, at man er blevet god til det med retorikken; nu mangler man bare at lære det med handlingerne.

For hvad er pointen i Enhedslistens beslutningsforslag? Den er et forsøg på at få rejst en diskussion af, at politik handler om at vælge, at politik handler om at prioritere. Og hvis man nu skulle lave en trafikaftale, der havde sagt, at det, der skulle opfyldes med den trafikaftale, var, at den levede op til et mål, som vi havde om CO₂-reduktion, eller at den aftale havde det formål at give en langtidsholdbar løsning på trængselsproblemerne, eller at den trafikaftale havde den målsætning, at vi skulle sikre en lige udvikling i de forskellige dele af Danmark, så ville man ud fra det kunne være gået i gang med at diskutere, hvor der var brug for at bygge flere motorveje,

hvor der var brug for at forbedre den kollektive trafik, og hvor der var brug for at bygge almindelige veje, fordi der måske ikke var underlag for at finde løsninger i hvert fald på det skinnelbårne område.

Det er Enhedslistens opfattelse, at hvis man havde haft det udgangspunkt, hvor man havde inddraget alle de her tre ting, så ville det have været helt naturligt, at man var startet med at sige: Der er ikke brug for at bygge flere motorveje. Der kan være brug for at vedligeholde motorveje, der kan sågar være brug for at lave bedre veje nogle steder i landet, men der er ikke brug for at bygge flere motorveje, for vi kender jo udviklingen i de områder, som er meget trafikerede i Danmark: Vi ved, at først bygger man en fire-sporet motorvej, så bliver den fyldt op, og så laver man en seks-sporet motorvej på noget af området, og lynhurtigt bliver der brug for at udvikle disse seks spor, og så fortsætter man med otte og ti spor. Den udvikling er ikke nogen parodi. Den findes allerede antydningssvis i Danmark og kan med stor fordel studeres, hvis man vil se, hvor galt det kan gå, i flere amerikanske storbyer, hvor bilerne stadig væk kører uendelig langsomt. Så efter vores opfattelse er motorvejsprojektet ikke nogen løsning på trængselsproblemerne. Man sikrer sig, at flere og flere mennesker kører i biler, og trængselsproblemerne bliver i virkeligheden større og større.

Hvis man i stedet for spurgte, hvordan man kunne løse den her udfordring på den mest fornuftige og mest hensigtsmæssige måde de steder, hvor der er opstået et trængselsproblem, ville en af konklusionerne f.eks. være, at man i København ikke diskuterer, om der var brug for en letbane ude ved Ring 3, men hvor mange andre steder man ved indfaldsvejene fra omegnskommunerne skulle benytte sig af letbaner som et alternativ til biltrafik. Det ville være en visionær politik. Men som transportministeren jo ganske ofte har gjort opmærksom på, er letbaner ikke den billigste form for kollektiv trafik – den er god, fordi den er hurtig og effektiv og der er ordentlig komfort osv., men det er ikke den billigste – og det er klart, at hvis man havde valgt det, ville der jo ikke være råd til motorvej, og derfor er det altså også sådan, at når man indgår en aftale om, at der skal bygges flere motorveje, fravælger man også nogle andre ting.

Man kan jo se ganske mange steder i den trafikplan, der ligger, at der er planer om at lave VVM-undersøgelser, forundersøgelser osv. af vejprojekter. Umiddelbart ser det ikke ud til, at