

[Dorte Bennedsen]

rettet til hende. Skal jeg gentage det? Det skal jeg, kan jeg se på fru Marianne Jelved. Jeg spurgte, om det, fru Marianne Jelved sagde, betyder, at Det Radikale Venstre undlader at stemme til dagsordenen, eller det betyder, at man stemmer imod.

Jeg skal ikke lægge skjul på, at det mest konsekvente standpunkt ville være, at man stemte for, og nummer to kan fru Marianne Jelved jo så overveje.

(Kort bemærkning).

Marianne Jelved (RV):

Jeg synes, det er udmærket, at vi har forespørgsler. Det startede jeg mit indlæg med at sige. Jeg mener derimod ikke, at vi altid skal føle os tvunget til at vedtage en dagsorden. Det Radikale Venstre stemmer imod dagsordenen.

Der er ikke nogen modstrid mellem de synspunkter, dagsordenen indeholder, og Brundtland-rapporten, det er jeg enig i. Men når jeg nu skal tale for Det Radikale Venstre, er det min opfattelse, at Folketinget ikke skal gå ind på nuværende tidspunkt og lave en tidsplan for folketingsarbejdet, når regeringen barsler med et forslag, der angiver en tidsplan. Jeg kan ikke forstå, det skulle være så indviklet, og jeg kan ikke forstå, at miljøet skal afhænge af, om SF's dagsorden bliver vedtaget eller ej.

Lis Noer Holmberg (CD):

I alle de større byer løber vi ind i protester mod privatbilismen. Man ønsker den kollektive trafik fremmet og de private biler væk fra byerne. Det er utopi. Det lader sig ikke gøre. Bilerne er kommet for at blive, og folk vil have ret til at bruge deres biler, når de skal på arbejde, og når de skal på indkøb.

Når man taler om disse problemer med den stigende luftforurening især i de større byer, så er det jo ikke noget, der er opstået fra den ene dag til den anden. Det er en udvikling, der har stået på gennem mange år. Her kan man pege på de lokale byplanlæggere og de lokale politikere. Har de været dygtige nok? Har de formået at gribe ind for at forhindre denne forurenings udvikling?

I Odense lavede man en autostrada lige igennem hjertet af Odense bymidte, igennem et af vore skønne, gamle kvarterer omkring H.C. Andersens Hus for at give plads til bilismen. Det er ca. 20 år siden, og i de senere år taler

man så om, om denne gade kan graves ned, eller hvad man kan gøre. Men tænk, hvad man ødelagde af gamle bygninger, gamle gader osv.

I København har man heller ikke været særlig smart. Vi tager et par eksempler. Jeg vil starte med Lyngbyvejen, der jo skulle have været under Søerne, så bilerne kunne køre direkte igennem uden ophold; en sådan løsning ville man ikke gå med til. Resultatet er, at masser af biler holder i kø ved Hans Knudsens Plads og oser.

Kalvebod Brygge motorvej skulle have været igennem en tunnel og forbundet med det motorvejsnet, der har ligget på Amager i mange år. Det fik man heller ikke gjort. Resultatet kender vi: dagen igennem lange køer på Sjællandsbrovejen og dermed forøget bilos. Mange eksempler kan nævnes, men der er ingen tvivl om, at dårlig planlægning har forøget problemerne.

Det undrer mig også en lille smule, at de mennesker, der vil privatbilismen til livs, ikke kan se, at den kollektive trafik i høj grad bidrager til forureningen. Dieselos er vel noget af det mest giftige, vi har. Jeg mener ikke, vi bare kan skille os af med den ene forurener og så ignorere den anden. Nej, vi må begynde for alvor at tænke på, hvad vi kan gøre i det hele taget.

Fru Margrete Auken sidder og smiler til mig. Det er jeg glad for, for det ville være rart, hvis fru Margrete Auken kom med nogle konkrete løsninger i stedet for denne form for skrækpropaganda, man spreder ud. Man kunne forestille sig andre former for brændstof, f.eks. fremme salget af blyfri benzín og eventuelt inddrage gassen mere som brændstof, den forurener trods alt mindre. Nogle steder taler man om at genindføre trolleybusser. I Frankrig har jeg oplevet batteridrevne busser, der både er lydløse og forureningsfri. Eldrevne motorkøretøjer er i det hele taget en fin, ren løsning.

At man nu vil have, at folk skal færdes til fods eller på cykel i København, er et incitament til nye Halfdan Rasmussen-Tossierier, for det kan simpelt hen ikke lade sig gøre.

Afgiften på biler er så høj, at folk kører længere i deres biler, og de får dem ikke rigtigt holdt ved lige. En ordfører før mig har været inde på, at det også spiller ind.

Det er i høj grad også nødvendigt at sørge for parkeringspladser, og derunder tænker jeg også på parkeringshuse, så folk kan komme af med bilerne og ikke kører rundt i flere halve timer for at finde en plads.