

[Ole Donner]

der overføres mere trafik fra vejene til den kollektive trafik, når f.eks. fremkomsten af katalysatorer stort set har løst forureningsproblemet? Det forstår jeg ikke.

Alt i alt mener jeg, at en redegørelse som denne kan Fremskridtspartiet ikke støtte. Den indeholder ganske enkelt for lidt privatbilisme og for megen kollektiv trafik. Jeg mener, at redegørelsen vil fremme en uhyggelig udvikling, og at vi burde gå den anden vej.

Der har fra andre sider også været talt om småskibstrafikken, og vi er fra Fremskridtspartiets side enige i, at man burde styrke denne form for transport. Men desværre tror jeg ikke, at man har haft tid nok til at lave rapporten færdig. Jeg frygter, at næste gang vi ser en sådan rapport, kommer man med et forslag om, at småskibene også skal overføres til jernbanerne for at få mere transport på banelegemerne.

Vi kan ikke bakke op bag denne redegørelse.

Sonja Albrink (CD):

Jeg vil starte med at sige tak til ministeren for redegørelsen og bemærkningerne til den, som jeg for hovedpartens vedkommende er enig i. Jeg vil samtidig også gerne takke den tidligere minister for de mange gode diskussioner, vi regeringsordførere har haft i forbindelse med »Trafik 2005«.

Dertil vil jeg gerne fra starten gøre det ganske klart, at CD er på linje med de andre regeringspartier. Vi står bag »Trafik 2005« som det gode analytiske værktøj, det er i diskussionerne om den fremtidige tilrettelæggelse af trafikpolitikken. Men det betyder ikke, at vi ikke kan diskutere nuancer og forskellige mulige initiativer for, hvordan de fælles mål skal nås, og det kan og skal vi også.

Redegørelsen opstiller interessante løsningsforslag til en række trafikale problemer, der bliver stadig mere nærværende og kræver en konstruktiv debat og en saglig løsning.

Men samtidig viser den også, at vi ikke, hvad angår infrastrukturen, har noget at skamme os over; men denne kan blive endnu mere velfungerende, hurtigt og sikker.

Jeg vil også pointere, at CD er enig i de overordnede mål og de fleste hensigtserklæringer om fremtidens trafikpolitik; de er fremadrettede og højst relevante at diskutere. Det betyder ikke, at de mange ideer og hensigtserklæ-

ringer gennemføres i morgen, eller at noget parti er bundet af dem alle. I CD opfatter vi »Trafik 2005« som et diskussionsoplæg, der er lagt frem til bred diskussion.

Da der har været meget diskussion om benzinafgifterne, vil jeg indledningsvis slå klokkeklart fast, at det hverken er regeringens eller CD's hensigt at ændre på benzinafgifterne, ud over hvad der er aftalt i forbindelse med skattereformen. Derom hersker ingen tvivl. Hvad der skal ske efter 1998, tager vi stilling til på et senere tidspunkt. Men det er heller ingen hemmelighed, at Centrum-Demokraterne ikke er de første, der står i kø efter at få benzinpriserne hævet – medmindre der sker en fornuftig kompensation herfor for bilejerne, hvilket CD selvfølgelig altid er klar til at diskutere.

For CD er det nemlig utrolig vigtigt, at man ser nuanceret på de trafikale problemstillinger. På den ene side er vores forbrug af energi på længere sigt ikke opretholdelig. Nye teknologiske landvindinger hjælper enormt, men vi skal være påpasselige med, at forbruget ikke går amok. På den anden side er vores samfund totalt afhængigt af, at varer og personer nemt og smertefrit kan blive transporteret på kryds og tværs. Vi er afhængige af et stort energiforbrug. Dette dilemma skal løses på bedst mulig vis; det er et overordnet samfundsmæssigt synspunkt, der overskygger de drilagtigheder, nogle her i salen ofte forfalder til.

I den forbindelse vil CD ikke tages som eksponent for at være et enten/eller-parti, hvad angår skismaet mellem kollektiv og privat trafik. CD er i allerhøjeste grad et både/og-parti. Der er ingen tvivl om, at den kollektive trafik er nødvendig, som det også flere steder fremhæves i »Trafik 2005«. Det gør sig især gældende i de større byområder. Her er den kollektive trafik uundværlig, og den løser mange vigtige opgaver. Hvad angår person- og godstransport på længere strækninger mellem landsdelene, er den kollektive trafik også en væsentlig faktor.

CD vil gerne være med til at fastholde og udbygge den kollektive trafik, især i storbyområderne. HT's genoplivning af sporvognsdiskussionen finder vi i CD meget forfriskende, og vi synes, det vil være interessant med nogle drøftelser herom. Fra CD møder man ingen ideologiske skotter. Vi vil som sædvanlig vurdere ethvert konkret initiativ pragmatisk; det gælder også finansieringen heraf.