

Sonja Albrink (CD):

Jeg vil ikke forlænge forespørgslen ret meget. Jeg synes, at vi under den redegørelse, som vi havde en god debat om, havde utrolig mange ting på bordet, og jeg kan sige, at jeg er fuldt ud tilfreds med redegørelsen fra trafikministeren.

Med hensyn til debatten om privatbilismen, som hr. Ole Donner tager op én gang til, mener jeg, at både jeg og hr. Arne Melchior har tilkendegivet vores syn på de spørgsmål og problemer, som forskellige ordførere er kommet med over for CD. Så jeg vil kun sige, at vi stemmer for regeringens dagsorden, og vi stemmer imod de andre.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Mig bekendt har regeringen ikke fremsat en dagsorden, men det er ikke derfor, at jeg har bedt om en kort bemærkning.

Jeg undrer mig lidt over Det Konservative Folkepartis fremfærd i dag, hvor de som ridder af privatbilismen har rejst denne forespørgsel. Og når jeg undrer mig, er det, fordi hr. Ikast i dag har lagt vægt på, at De Konservative og Venstre – men nu mest De Konservative – arbejder for, at privatbilismen skal have endnu mere attraktive vilkår, end den faktisk har, ved alt det her vejbyggeri.

Når jeg undrer mig, og når jeg gerne vil stille spørgsmål til hr. Ikast, er det, fordi jeg har læst en god bog af den tidligere miljøminister, hr. Per Stig Møller om miljøproblemer, hvor han bl.a. tager fat på trafikproblemerne. Han gennemgår, hvorledes transporten står for en syvendedel af det samlede CO₂-udslip, han påpeger, at den største belastning er på persontransportområdet, og så skriver han:

»Ifølge prognoserne vil persontransporten frem til år 2010 stige med 40 pct. med dertil svarende forøget belastning af luften, ressourcerne, hospitalerne og vejnettet, hvis udvidelse vil belaste naturen.«

Og så kommer pointen:

»Skal personbilen blive mindre attraktiv, skal den offentlige transport gøres mere attraktiv.«

Den tidligere miljøminister fra Det Konservative Folkeparti mener altså, hvad der er fuldstændig korrekt, at personbilen skal blive mindre attraktiv i de kommende år, hvis vi skal have en chance for at vende udviklingen.

Det, jeg bare undrer mig over, er, hvorfor Det Konservative Folkeparti i dag fremfører det stik modsatte synspunkt.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg vil ikke påstå, at hr. Gade ikke har forstået spor af, hvad der er foregået i dag, men det tangerer. Jeg har sagt fra starten, da vi begyndte denne diskussion, at vi går ind for kollektiv trafik. Det har vi gjort altid; vi har bare den overbevisning, at kollektiv trafik ikke er af en sådan beskaffenhed, at den kan afløse bilen i landområderne.

Hvis SF kan bevise for mig, at vi har mere end syv byer i dette land, der har en kollektiv trafik, der har forbindelse hvert 10. minut eller derunder, og som kan bruges til forskudt arbejde, så den kollektive trafik er fuldt dækkende, så den kan afløse bilen, så kan vi begynde at tale om dét, hr. Gade taler om.

I den øvrige del af landet – uden for de store byer – findes det ikke, og derfor kan man ikke brandskatte bilerne og ikke fjerne bilismen; for den kollektive trafik eksisterer ikke. Telebusserne er jo ikke gennemført i de amtskommunale selskaber, taxaordningerne er ikke gennemført, minibusserne er stadig væk kun på prøve. Og så længe der ikke er noget at sætte i stedet for privatbilen, er alt det dér teoretisk snak, som ingen jordforbindelse har.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Det var jo en hård bedømmelse af den tidligere miljøminister fra Det Konservative Folkeparti, vi fik her. Det, der er pointen i bogen, som hr. Per Stig Møller har skrevet – og det er en klog bog – er, at man skal gøre personbilen mindre attraktiv, jeg siger: *mindre* attraktiv. Det er vi nødt til at gøre, hvis vi skal løse problemerne, det har hr. Per Stig Møller fuldstændig ret i. Problemet i dag er, at Det Konservative Folkeparti gør sig til ridder af det modsatte synspunkt: At vi skal have en lang række veje, fordi det skal være lettere og mere attraktivt at være privatbilist.

Må jeg så godt om miljøargumentet og privatbilisme citere hr. Per Stig Møller, der skriver: