

således, at vi var der til tiden, og så måtte han altså ned på et forbrug på 1,3 l pr. km.

Jamen det er de vilkår og de betingelser, som skabes ude omkring, fordi vi somme tider ikke tænker komplekst, og det er det, vi lægger op til: Prøv at tænke lidt mere sammenhængende på tværs af det hele.

(Kort bemærkning).

Poul Erik Dyrlund (S):

Det glæder mig egentlig overordentlig meget, at Det Konservative Folkeparti er parat til at snakke om de her ting, at diskutere de her ting. Det var ikke det, vi oplevede for et år siden, så man kan i hvert fald konstatere, at der er sket nogle ting i Det Konservative Folkeparti.

Der er to ting, som jeg så stadig væk godt vil efterlyse et svar på – et konservativt svar i hvert fald – og det er spørgsmålet: Hvor er det, man i dag investerer geografisk, og hvor det, som jeg forstår, dermed er forkert? Det kunne være spændende at få nogle bidrag her i debatten med nogle bud på, hvor det er, der skal omprioriteres. Er det til fordel for måske Odense-Svendborg eller Odden-Ebeltoft? Det kunne være spændende at få sådan et bud.

Og så endelig, når nu man er så parat til at forhandle, når nu man er så parat til at snakke, hvad skal vi så med en dagsorden? Hvad skal vi bruge en dagsorden til i dag?

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg forstår, at De Konservative har to vigtige elementer til nedbringning af CO₂-udslippet, nemlig at man skal etablere aerodynamiske lastbiler og man skal nedsætte hastigheden på luft-havsbussen fra Århus til Tirstrup.

Jeg vil godt spørge, hvor mange nuller der skal stå efter kommaet for at måle, hvilken begrænsning i CO₂-udslippet der kommer ud af det.

I øjeblikket er det sådan, at biltrafikken bidrager med mindst 20 pct. af det samlede CO₂-udslip. Hvordan i himlens navn skulle man få det bragt ned ved hjælp af bare de to midler?

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Den dominerende del af dansk transport foregår med bil. Det er årsagen til, at vi godt vil prioritere indsatsen med hensyn til at få forbedret vores veje i Danmark.

Hr. Poul Erik Dyrlund spørger, hvor der er investeret forkert geografisk. Vi har fra V's og K's side valgt at sige, hvilke opgaver vi mener er presserende og essentielle i dette øjeblik. Det har vi gjort alene ud fra trafikikkerhedsundersøgelser og trafikmængdeundersøgelser; vi har ikke gjort det ud fra mandatgeografien.

Det er derfor, det ikke bare er ren luft, og det er derfor, vi har savnet både fra trafikministeren og fra Socialdemokratiets ordfører, hr. Poul Andersen, en konkret reaktion på de udspil, vi er kommet med i dagens debat. Det bliver ren luft, når man hører Socialdemokratiets tale.

Vi vil godt have et konkret resultat af denne debat, og det er årsagen til, at vi har nævnt de fire vejstrækninger, vi mener skal opprioriteres. Men vi får ikke noget svar. Det er ligesom at tale til en mur. Vi får ikke noget svar fra Socialdemokratiet, og det lader til, at man ikke vil nogen som helst vegne med denne vejdebate.

(Kort bemærkning).

Stefan G. Rasmussen (KF):

Jeg beklager over for fru Jette Gottlieb, at tale-tiden i henhold til Folketingets forretningsorden ikke tillader mig at remse alle disse ting og sager op, men jeg kan da fortsætte med at komme herop. Og i denne omgang kan jeg da fortælle fru Jette Gottlieb, at bl.a. i 1990 fremkom Venstre og De Konservative med en transporthandlingsplan, der opstillede en række mål for reduktionen af de regulerede stoffer.

Så sent som den 23. marts i år fremsatte Venstre, De Konservative og Fremskridtspartiet beslutningsforslag nr. B 95 om brændstoffer baseret på biomasse. Jeg tror ikke, at jeg husker helt galt, når jeg siger, at det også var os, der pressede på for at få katalysatorer bragt ind i debatten.

Jeg vil gøre fru Jette Gottlieb opmærksom på, at der i øjeblikket foregår en rivende udvikling inden for udviklingen af motorer, inden for udviklingen af brændstoftyper, og jeg kunne blive ved. Det er i den sammenhæng, både Det Konservative Folkeparti og Venstre hele tiden prøver at gå ind i den løbende udvikling, der sker, og tilpasse den til den virkelighed, som vores erhvervsliv, som nyder godt af transportlivet, befinder sig i.

Jeg må endnu en gang sige, at det altså ikke kan lade sig gøre at køre i tog fra en privat bopæl til en anden privat bopæl. Transport er en integration af flere forskellige transportmidler.