

(Kort bemærkning).

Christian Jensen (FP):

Hr. Søren Kolstrup var ganske forarget over, at man – som han sagde – maltrakterer natur-skønne områder ved at anlægge motorveje, men er forholdet ikke det samme, hvis hr. Søren Kolstrup vil have anlagt jernbaner de samme steder?

Man må jo tage i betragtning, at når der anlægges en jernbane, skal den i hvert fald graves ned, så den ligger totalt fladt. På en motorvej kan bilerne dog på grund af deres fortræffelig-heder stadig væk kravle op og ned ad bakkerne, og det kan et tog på en jernbane ikke.

Så jeg vil gerne have forklaringen på, hvor forskellen er med hensyn til det, han sagde.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Ja, og den kommer nu – hr. Søren Kolstrup.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Ja, og tak for alle spørgsmålene både fra hr. Kristian Jensen fra Venstre og hr. Christian Jensen fra Fremskridtspartiet og fra alle de øvrige ordførere.

Om motorveje:

Mekanikken med hensyn til motorveje er så-dan, at mere vil have mere. Hver eneste gang man anlægger en såkaldt miljøvenlig vej, inviterer den til mere og mere trafik, og det er det, der er diskussionen omkring både broer og motorveje, når man siger, at de skaber et bedre miljø.

Det er i øvrigt en fantastisk arbejdshypotese, der nu er kommet frem, og som nærmest er ved at blive lidt af et dogme i trafikpolitikken: Byg motorveje og byg broer for et bedre miljø!

Det er jo en herlig miljøpolitik! Dermed kan man jo nærmest nedlægge Miljøministeriet i Danmark, og det er åbenbart den borgerlige politik, for det er jo det, man vil. Men problemet er, at man ikke tager højde for de trafikspring, som broer og motorveje giver. Det er nemlig en endeløs vækst, man sætter i gang, hvor mere altid vil have mere.

Dernæst tilgodeser man ikke den analyse, der hedder, at hver gang der laves en trafikkorridor, hvad enten det er en motorvej eller en bro, indebærer det en stærk centralisering både af detailhandelen og af industrien. Vi har set det på f.eks. godsområdet, hvor der er nogle ganske enkelte terminaler, hvorfra trafikken så kører ud.

Det er denne centralisering af hele vores erhvervsmonster og trafikmonster, kombineret med trafikspringene, der gør, at det virkelig er noget, der skaber forurening, og det også er dér, det går galt i analyserne fra de trafikforskere, der åbenbart – ja, undskyld, at jeg bliver nødt til at sige det – er ved at blive bydreng for en ganske bestemt trafikpolitik.

Det er det ene aspekt, og det andet aspekt er busserne:

Hr. Kaj Ikast har ret i, at når man i Vestjylland møder en stor bus, hvor der kun sidder to ældre kvinder og en hund og en kat, så er det ikke specielt miljøvenligt; det er rigtigt, og derfor skal det være meget små busser, og derfor skal det først og fremmest være en individuelt rekvireret kollektiv trafik, hvor man ringer efter en taxa eller en telebus.

På det område tror jeg vi har en lille bitte fælles erkendelse, trods alt, og vi er jo i øvrigt enige om Vestbanen og Thybanen og alt det dér.

Til hr. Kristian Jensen fra Venstre skal jeg sige: Jeg beklager, men vi skal hverken have en motorvej eller en motortrafikvej. Vi skal i det hele taget have en ordentlig færgopolitik i Danmark, der sikrer, at vi ikke får ødelagt noget som helst af strækningen fra Holbæk og Odden ud.

Og til hr. Christian Jensen fra Fremskridtspartiet kan jeg sige, at grunden til, at det er så farligt med motorveje, er jo, at de inviterer til stadig mere transport. Det er nærmest noget endeløst, man sætter i gang. Og vi, der går ind for en udbygning af togtrafikken, påpeger jo netop, at man kan udbygge trafikintensiteten på de nuværende stræk, og så går vi ind for nogle ganske beskedne investeringer, som er en utrolig lille brøkdels af, hvad motorvejslobbyen ønsker. Det er det, der er forskellen.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Her kunne vi virkelig komme til at tage en meget lang diskussion om, hvem der investerer mest og hvad. Jeg tror nok, bilerne investerer mest overhovedet i afgifter. 34,5 mia. kr. sidste år, der er kommet ved, at 50 øre mere pr. liter benzin indgiver 2 mia. kr. om året; så er der hele pinsepakkens øvrige del, som jo bevirker i hvert fald en tusindkroneseddell eller deromkring. Det vil sige, at jeg vil godt spørge Enhedslisten: Hvad skal 1 l benzin koste – 95, blyfrit?