

[Aagaard]

Jeg vil da til enhver tid bekræfte, at tungt gods, som skal transporteres over lange afstande, er vi da fortsat tilhængere af og vil arbejde for bliver overført på skinner. Det er da hensigtsmæssigt.

Men at tro, at vi kan sige nej helt og holdent til en udvikling inden for privatbilismen, ville være fuldstændig blåøjet, når vi taler planlægning i de kommende år.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Til hr. J. K. Hansen: Vi havde vel ikke fået så heftig en debat, hvis det havde været en boret tog tunnel – i hvert fald ikke fra SF's side – og når vi er imod, er det, fordi vi ved, at vi står for det rigtige. Der er jo ikke én af ordførerne og ej heller ministeren, der endnu har imødegået, at en boret tog tunnel er den rigtige løsning for fremtiden. Bare der var én, der havde gjort det, så kunne man da tage diskussionen, men det er der ikke.

Det, jeg mener med, at det er en omvendt beslutning, der er taget, er, at det er for sent, at diskussionerne kommer op de forskellige steder nu. Det samme skete på Storebælt, hvor mange mennesker sagde: Nu har de snakket om det i 100 år, men først den dag det var besluttet, gik det op for mange, at vi nu skal have den. Man kan måske sige, at det ikke er vores skyld herinde i Folketinget og heller ikke journalisterne, for der har været skrevet meget. Men sådan er det nu engang. Jeg tror, det havde været bedre, om der havde været en behandling her i Folketinget, og at der derefter var blevet truffet en beslutning, således at man kunne have sagt til folk: Med baggrund i de og de argumenter bygger vi det og det.

Til hr. Aagaard: Jeg siger ikke nej til privatbilismen, ikke engang selv om den hedder privatbilisme. Men man kunne have gjort det anderledes; hvis man endelig ville gøre noget for togtrafikken, kunne man have sagt: Vi laver en bro over Øresund eller noget andet, hvor der er tre hold skinner, fordi vi satser på togdrift i fremtiden og kun to vejbaner, men det er ikke det, man gør. Man begrænser togdriften med det samme til, at der er to par skinner, hvorefter man udvider til en masse biler. Og det er selvfølgelig det, der viser, at man satser på bilerne i fremtiden, og det mener vi er forkert.

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Den ene bemærkning skal være til hr. J. K. Hansen, og noget af det, der siges her, har selvfølgelig karakter af repetition. Problemet er, at beslutningen er blevet truffet, inden der har været en diskussion i den såkaldt brede befolkning. Jeg er helt opmærksom på, at Socialdemokratiet har diskuteret inden for deres rammer, men vi ved jo også godt, at de politiske partiers medlemsantal er ganske svagt, og at vi som politiske partier også har en slags ansvar for det politiske liv her i Danmark. Det er altså ikke kun et spørgsmål om, hvad der foregår i vores partiforeninger; det er den brede, almene politiske diskussion, som vi har et stort ansvar for bliver af en ordentlig kvalitet. Det bliver den ikke, hvis beslutningerne allerede er truffet. Det er ikke et spørgsmål om at lægge det frem, men når de reelle beslutninger er truffet, inden der har været en diskussion, så lever vi ikke op til det ansvar.

Min anden bemærkning skal være til hr. Aagaard, som siger, at byggeriet også er for fremtiden. Jeg må tolke den bemærkning sådan, at hr. Aagaard regner med, at der skal 55.000 biler, eller hvor meget det nu er, hen over Øresund, og så siger jeg bare, at så bliver København ikke til at leve i; det er helt udelukket, at man kan leve i København, hvis vi får den form for bilisme. Og det siger jeg slet ikke ideologisk, det siger jeg faktisk rent miljømæssigt, og det kan dokumenteres. Man kan simpelt hen ikke klare en bilforurening af den størrelsesorden. Det har ikke noget at gøre med at sige nej til privatbilismen, men det har noget at gøre med, at den privatbilisme, vi skal have, skal indordnes under nogle hensyn, den ikke hidtil har været indordnet under, herunder helt principielt hensynet til trafikdrab og -kvæstelser, hvor det er helt utroligt, at vi stadig væk accepterer 700 dræbte om året, bare fordi vi skal køre i et eller andet tåbeligt tempo. Det er jo imidlertid ikke til diskussion her, men det skal også indordnes under noget, der bliver miljømæssigt acceptabelt, og det kan det aldrig komme til med den satsning, og derfor er jeg enig med hr. Tommy Dinesen i, at man begrænser den kollektive trafik og man skaber mulighed for en vækst i den private biltrafik, og det er netop det, der er forkert.