

Man kunne vælge, som nogle har givet udtryk for her – men det er bestemt ikke Det Konservative Folkepartis holdning – at dreje skatteskruen en gang mere, brandbeskatte bilerne, øge benzinpriserne 7, 12 eller endnu flere gange. Det vil vi fraråde, for det ville gå, ligesom da man lavede de grønne afgifter, hvor mange af dem jo har virket og kommer til at virke på en måde, så man ikke løser problemerne, men flytter lidt om på dem.

Hvad ville der ske, hvis vi fik så høje benzinpriser? Vi ville sætte endnu en lille folkevandring i gang ligesom den, vi havde igennem mange år, hvor folk kørte ned syd for grænsen og handlede, tankede op og tog masser af benzin med hjem i dunke. Det ville altså sætte en ond cirkel i gang.

Når vi har lavet en arbejdsmarkedspolitik, hvor vi forlanger, at folk er fleksible og klar til at rejse efter job, skulle vi så bombe det tilbage, så folk ikke tør tage arbejde uden for eget sogn? Det ville blive dyrt på andre områder.

Den velfærd, vi har, bygger meget på, at vores transportsystem fungerer og fungerer godt. Vi er i den lykkelige situation i modsætning til andre lande, at vi har et velfungerende transportsystem, og hvis vi ikke skal binde en masse CO<sub>2</sub> i lagre, haller og alle mulige andre faciliteter, så gælder det om, at det virker effektivt og hurtigt, det vil sige, at tingene kommer til tiden, og dér har den kollektive transport store problemer.

Vi skal derudover passe på, at vi ikke laver en transportpolitik, der jager alle folk ind i byerne, for det kunne også blive en konsekvens af det. I stedet for skal vi sørge for at få lavet nogle yderligere forsøg med Kertemindemodellen, så man får omlagt den kollektive transport, der er i landdistrikterne, og som kører dårligt med store busser på små veje uden mange passagerer, til taxabusordninger af den ene eller den anden slags.

Folketingets Finansudvalg skal netop i morgen behandle sådan et forslag fra Grenå, og det er den vej, vi skal. Vi må have nogle flere forsøg med det, og selv EU har i sine rapporter fremhævet de forsøg som en vej til at gå videre. Vi kan godt gå foran her i lille Danmark.

Vi skal investere betydeligt i den kollektive transport, og der bliver væltet milliardbeløb efter milliardbeløb herudover. Her tæt ved, hvor vi står, kommer der inden længe en minimetro, som også vil betyde ganske betydelige investeringer i et område, hvor der er udsigt til,

at der er nogen rentabilitet. Men vi må ikke bilde os ind, at vi får den store rentabilitet i den kollektive transport, for det er umådelig kostbart at have med at gøre.

På godstransportområdet vil jeg gerne stille trafikministeren et spørgsmål. Der er mange, der gerne vil føre mere transport over til banerne, men jeg vil gerne have at vide, hvordan ministeren kan løse problemet med tomkørsel på togene. Det er et stort problem, og det er noget af det, der trækker alvorligt ned i miljøregnskabet.

Jeg er selv gammel jernbaneentusiast og fik først kørekort i en meget sen alder, men det er næsten umuligt at forsvare jernbanerne, som det kører i øjeblikket. Danmark er simpelt hen for lille og for skævt skruet sammen til, at det kan blive den helt store forretning. Det er et spørgsmål, om vi ikke i længden gavner miljøet langt mere ved at udvikle et landtransportsystem og bruge gummihjulene meget mere for at få det til at glide bedre.

Hvis vi kort skal gå ind på de andre elementer, der er nævnt, så er det selvfølgelig også vigtigt, at vi får cyklerne ind på banen. Det virker voldsomt og tosset, at mange folk bruger deres bil til og fra arbejde og til og fra et kondicenter i stedet for at få motionen samtidig med, at de tager til og fra arbejde.

Vi skal derudover udnytte informationsteknologien, få undersøgt mulighederne for, at folk kan have mere hjemmearbejde på nogle rimelige vilkår, sådan at vi undgår en del af transporten 1 eller 2 dage om ugen. Det kan også være en vej videre frem.

Hvis jeg skal konkludere kort, kan jeg sige, at den rigtige retning for os, efter at vi har været igennem en periode, hvor vi har brugt mekanik, kemi, højteknologi, er, at vi skal fortsætte ad den vej og navnlig også tænke biologisk, sådan at vi får de biologiske brændsler, de ting, der kan genbruges, de ting, der er genanvendelige, mindinddraget, så vi får en bæredygtig udvikling også på trafikområdet.

Dagsordensforslaget, som er stillet af den socialdemokratiske ordfører på en række partiers vegne, skal jeg kommentere i mit næste indlæg.

(Kort bemærkning).

**Jørn Jespersen** (SF):

Hr. Niels Jørgen Langkilde har tidligere i debatten efterlyst dokumentation for, hvilken sammenhæng der var mellem etablering af lavpris-