

dag udføres med lastbil, indikerer ifølge regeringens handlingsplan »Trafik 2005«, at 95 pct. af godsmængden er lastbilbundet.

Vi er selvfølgelig nødt til at tage bestik af det og nødt til at investere derefter. Vi siger ikke, at der ikke skal bruges flere penge på den kollektive trafik, men vi vil gerne forholde os til kendsgerningerne og i dette tilfælde til regeringens handlingsplan »Trafik 2005«.

I det hele taget vil vi gerne være med til at hjælpe regeringen igennem med »Trafik 2005«. Derfor har vi også fra Venstres, De Konservatives og Fremskridtspartiets side fremsat et beslutningsforslag, nr. B 45, om en reduktion af afgiftsniveaet for brændstof baseret på biomasse. Det håber vi at SF og selvfølgelig også regeringen til sin tid vil støtte.

Ligeledes synes jeg, at der er grund til at nævne, som ministeren også var inde på, at vi her i Folketinget har taget initiativ til at investere ca. 20 mia. kr. i den kollektive trafik i hovedstadsområdet foruden de store trafikinvesteringer, der sker i forbindelse med Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen samt motorvejsforbindelser her på Sjælland.

Jeg nævner det blot, fordi visse dele af pressen har efterladt det indtryk, at vi er nogle jyske trafikmafiaer, der slæber alle trafikinvesteringer til Jylland. Tværtimod må vi konstatere, at DSB forsøger at nedlægge urentable banestrækninger i Jylland, og det vil måske være godt, som hr. Tommy Dinesen også var inde på, om vi politikere sammen med ministeren og DSB's bestyrelse tog en drøftelse af, hvad den politiske linje var, og hvad forudsætningerne var for opdeling af DSB i selskaber.

Jeg har den opfattelse, at DSB's bestyrelse er ukendt for gud og hvermand i hvert fald fra det politiske system. Hvilke visioner har DSB's bestyrelse? Det er da nogle af de ting, som jeg synes vi skal have taget fat på. Det, vi ønskede, da vi fik DSB's bestyrelse, var jo også, at der skulle komme nogle nye tanker ind hos DSB. Vi har nogle områder, der presser sig på, f.eks. København-Ringsted samt hele bycitysamarbejdet i Frederikssundfingeren med udbygning af Frederikssundbanen.

Venstre kan stemme for den dagsorden, som regeringen har foreslået, men skal igen erindre om, at hvis vi skal have større trafikinvesteringer, hvis skal der bruges flere penge, må vi straks sige, at det ikke skal ske ved, at man hæver priserne på brændstof til biler. Det må vi tage afstand fra.

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil godt takke hr. Tommy Dinesen for, at vi får denne debat i dag, men jeg mener egentlig, at meget af det, som står i den dagsorden, som er foreslået her i dag, er gennemført. Hvis man går 15 år tilbage i tiden og ser på den udvikling, der har været i trafikinvesteringerne i Danmark, passer det med dagsordenen.

Det, der gør mig urolig i denne debat, er, når Enhedslisten begynder med dette særlige syn på tilværelsen, at det kun er den kollektive trafik, der kan noget. Bilerne er nu engang opfundet, og i bilerne har man haft et styringsinstrument – både privatbilerne og lastbilerne – og der har man nok haft en større indflydelse på miljøet ved hjælp af direktiver, bl.a. inden for EU, som også er afbalanceret med USA og Japan, således at man i større udstrækning over hele verden får de samme katalysatorer, den samme udstødning, og den bliver lavere og lavere.

Jeg glædede mig meget over, at visse forskere for nylig ikke kunne forstå, at dieseludstødningen var blevet så meget lavere i løbet af de sidste år. Jamen det er da ganske naturligt, når vi i 1992 i EF vedtog, at NO_x-værdierne skulle reduceres med 60 pct. gældende fra den 1. januar 1997, og at reduktionen skulle være totalt gennemført den 1. januar 1999. Det er da givet, de biler, der er kommet på markedet de sidste år, er tilrettet disse forhold.

Vi vil støtte regeringen i, at det er ved hjælp af direktiver, man stiller krav. Hvorfor har man egentlig aldrig stillet krav til togene? Der er direktiver for personbiler, for lastbiler af en hvilken som helst type, men for tog: Deutsche Reichbahns gamle materiel kan få lov til at køre overalt i Europa, hvis ellers bredderne passer.

På bilområdet kan man ikke få lov at køre med en lastbil, hvis den ikke er godkendt. Jeg synes da, det er det rigtige, men så skal det også gælde for de andre transportformer. Vi har gennemført det for fly, for biler, for lastbiler, men ikke for den kollektive trafik. Hvordan kan det dog være, at netop miljøpartierne ikke tager sig af et sådant problem?

Jeg tror, det er, fordi de ikke rigtig mener det, for det er jo bevisligt, at jernbanerne i Europa ikke kan tage den trafikvækst, der er. Vi står med en trafikvækst på ca. 3 pct. om året. Jamen det, man fra Enhedslistens side her taler om skal over på den kollektive trafik, er to års vækst. Der kan maksimalt blive tale om 2 års vækst. Når man på 15 år har en 50 procents forøgelse, vil man altså simpelt hen sætte samfundet i stå,