

er tilsyneladende uhæmmet, og det gælder både godskørsel og privatbilisme.

Det kræver et virkeligt holdningsskift – hvis vi nu tager privatbilismen først – at få befolkningen til for alvor at forstå, hvad det er, der ligger bag ved CO₂-udslippene og den globale opvarmning. Den typiske indvending fra almindelige mennesker er: Hvad betyder det, hvad 5 millioner danskere gør, hvis folk i resten af Europa, i USA og andre steder kører i bil, som det passer dem?

Her har vi i hvert fald den opfattelse, at på samme måde, som vi har en forpligtelse som et lille velhavende land over for ulandene, har vi også en forpligtelse over for det globale miljø, og nogen skal starte.

Vi ved, at der snart bliver fremsat forslag fra regeringen i de redegørelser, der er annonceret i dagsordenen her i dag. Vi har til gode at se, hvad redegørelserne rummer. Vi har visse forhåbninger om, at de bliver gjort operative på en sådan måde, at de, når de bliver ført ud i livet, kan medvirke til at nedbringe CO₂-udslippet.

Vi har nogle ønsker, og jeg vil godt kort nævne nogle af dem. Vi mener, det kunne være en god idé at skræddersy nogle ordninger til landdistrikterne, hvor det hverken er miljøøkonomisk eller økonomisk i det hele taget at bruge den kollektive trafik, og her tænker jeg på transportfradragene, som vi selvfølgelig ikke kan røre før efter skattereformen – men alligevel.

Vi kunne også godt tænke os at få pindet klart ud, at der bliver tilvejebragt muligheder for, at cykler kan medtages i den kollektive trafik. Nogle af de nye tog, vi har fået og bestilt, kan ikke medtage cykler, og det er dybt beklageligt. Det er specielt beklageligt, når man tænker på broforbindelserne, men vi har også ved en tidligere forespørgsel her været inde på, at noget måtte der gøres i den relation.

Så vil vi gerne have vægtafgifterne indrettet alt efter, hvor miljøvenlige bilerne er.

Endelig er der DSB. DSB fik jo med vores meget velmente støtte udskilt godsdel, busdrift, rederi osv. med henblik på at optimere driften, men DSB skal konfronteres med miljøhensyn. Miljøøkonomiske hensyn skal på en eller anden måde indgå i DSB's overvejelser, før der nedlægges små sidebaner, godsbaner, eller hvad man ellers har på programmet.

Når rammeaftalen med DSB udløber i 1998, er vi indstillet på at være med til at forbedre DSB's vilkår for at køre over Storebælt. DSB har jo mistet et mægtigt forspring på Storebælt efter de

uheld, der har ramt tunnelbyggeriet, og det er helt afgørende for trafikmønsteret, at DSB bliver konkurrencedygtigt med bilerne på den forbindelse.

Vi ser frem til redegørelsen, og vi kan naturligvis støtte dagsordenen.

Jan Køpke Christensen (FP):

Det er jo altid populært at fremlægge planer, teorier om, hvordan fremtiden skal gebærde sig, og det har man også gjort i den plan, der bliver diskuteret i dag, og som jo blev vedtaget i november 1992 af et flertal minus Fremskridtspartiet.

Vi skal sige, at vi fra vores side naturligvis godt vil være med til f.eks. med afgifter at gøre det bedre for miljøet, men det skal ske ved, at man lægger mindre afgifter på mindre forurenende køretøjer. Det skal ikke være således, at man lægger flere afgifter på miljøforurenende transportmidler. Det er ikke den vej, vi skal. Vi skal altså en anden vej end den, man har set gang på gang. Vi skal ikke lave et misbrug af ekstra skatter og afgifter, som tilfældet er og har været.

I forbindelse med finansloven for 1990, som Fremskridtspartiet var med i, fik vi indført netop den pind, der gik ud på, at man sænkede afgifterne på blyfri benzin, og det blev jo som bekendt en succes.

Når vi taler om sådan noget som kollektive trafikmidler, er der selvfølgelig argumenter for og også imod. I Fremskridtspartiet er vi af den mening, at det nogle steder er sådan, at de chauffører, der er på de amtskommunale bus-selskaber, kan synge »hele ugen alene«, i hvert fald når vi tænker på de tyndt befolkede områder.

Vi mener i Fremskridtspartiet, at det efterhånden er et hysteri, et miljøflipperi, der foregår fra visse sider, der går ud på, at vi alle sammen efterhånden skal køre på rulleskøjter. Det er da også helt i orden, hvis folk vil det, men det skal naturligvis ikke være således, at alle andre bliver blacklistede, havde jeg nær sagt.

Vi vil godt advare imod, at man mere eller mindre sviner privatbilismen til. Vi ønsker ikke at affolke landområderne; det var jo den debat, som også hr. Kaj Ikkast var inde på i relation til SF. Det er jo netop det, vi ser gang på gang; at man ikke under nogen omstændigheder fra SF's side og for den sags skyld venstrefløjens side ønsker at diskutere, hvad man vil gøre i landdistrikterne, når man ikke har privatbilismen.