

Jeg mener, at man selvfølgelig først og fremmest selv skal leve op til de idealer, man har, inden man begynder at kræve af andre. Og der er vitterlig meget, der trænger til at rettes op på, når man tænker på regeringens egen situation, også på det område, vi diskuterer i dag.

Men stort set er vi da med på, at vi skal gøre noget ved den forurening, som jo er global, og som et enkelt land ikke kan afhjælpe. Sådan et område kunne være mere egnet for EU; det er et af de områder, hvor vi siger, EU er på sin plads.

Jeg vil godt understrege, at vi under ingen omstændigheder kan stemme for de dagsordensforslag, der foreligger i dag. Jeg skal bare nævne et enkelt punkt under dagsordensforslaget fra SF, hvor man jo klart meddeler, at der er en hel del af de ting, som skal fremlægges, som er meget omkostningsfølsomme. Derfor kan vi ikke støtte dagsordenen.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg kunne ikke lade være med at tænke på, om hr. Jan Kørpe Christensen havde fået det forkerte manuskript med, for det var jo en meget smuk tale til bilismens pris, der her blev holdt; men vi andre vi taler altså om, hvordan man kan få mere over i den kollektive trafik, og det blev der ikke sagt noget om.

Jeg kan forstå, at Fremskridtspartiets politik står, ligesom da hr. Ernst B. Schmidt var ordfører. Da skulle vi også snakke trafikpolitik og både have luft og havne og det hele med. Da drejede hans tale sig om nogle vejeovre i Jylland. Det står man altså fast på; det er meget godt at have sådan en betonpolitik på det her område.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Det er også til hr. Kørpe Christensen, som siger, at hans væsentligste indvending mod den dagsorden, der foreligger fra SF og Socialdemokratiet, er, at der er en hel masse udækkede omkostninger. Vil det sige, at hvis man øjeblikkelig kunne anviser, at pengene f.eks. kunne tages fra vejanlæg og lign., så ville der ikke være nogen problemer ved at stemme for den?

(Kort bemærkning).

Jan Kørpe Christensen (FP):

Det, jeg tænker på i den dagsorden, der er forelået af hr. Tommy Dinesen, er pinden:

»- inden udgangen af 1996 at fremkomme med en redegørelse om konkrete jernbaneinvesteringer såsom elektrificering, togindkøb og investering i jernbanespor.«

Det er efter vor bedste overbevisning noget, som kan medføre meget store ekstraomkostninger for samfundet, og det er klart, at det ikke er det, vi er sat her i Tinget for.

Jeg vil godt sige til fru Jette Gottlieb, at Fremskridtspartiet ikke føler, at det er nemt at stå her og sige: Vi vil ikke lave de og de investeringer. Men vi må bare forholde os til virkelighedens verden, og virkeligheden er, at dette land har ca. 780 mia. kr. i gæld - havde det bare været millioner - både indenlands og udenlands, og derfor må man sætte tæring efter næring.

Det er åbenbart ikke det - og det ved vi godt - venstrefløjen ønsker, men vi ønsker stadig væk, at man ikke bare bruger los, for det er de efterfølgende generationer, der virkelig kommer til at hænge på det økonomisk set. Hvis vi ikke passer på, så går det galt.

Og derfor har vi selvfølgelig ikke ændret trafikpolitik, kan jeg sige til hr. Tommy Dinesen. Hvorfor skulle vi ændre trafikpolitik, blot fordi hr. Ernst B. Schmidt ikke længere er i dette ting? Vor trafikpolitik er fortsat, som den blev fremsat på daværende tidspunkt.

Jette Gottlieb (EL):

Der er en skrigende modstrid imellem de miljø- og energiproblemer, der stammer fra transporten, og så de initiativer, som regeringen angiveligt har sat i værk for at løse problemerne.

Når det handler om de pæne erklæringer og målsætninger, så går det nogenlunde. I »Trafik 2005« fastsattes en målsætning om, at trafikens bidrag til CO₂-udslippet i år 2005 bare skulle ned på et niveau, der var som i 1988.

Da denne målsætning blev vedtaget, så det overkommeligt ud, men allerede nu tyder alt på, at det er en målsætning, som kræver drastiske indgreb i transporten, som den fungerer. Hvis det fortsætter uændret, så vil CO₂-udslippet fra transporten selv med indregning af teknologiske forbedringer forventeligt ligge mere end 22 pct. over målsætningen for 2005.

Så det er altså en betydningsfuld politisk markering, når statsministeren i åbningstalen for dette folketingsår fastholder, for det første at CO₂-målsætningen skal holdes, og for det andet at trafikken skal bære sin del af nedbringelsen. Og det er da også siden bekræftet med vedtagelsen af CO₂-dagsordenen den 6. februar.