

Skal de fjerne mål efter årtusindskiftet være troværdige, må vi opstille årlige mål og midler, der virker her og nu.

(Kort bemærkning).

**Ebbe Kalnæs (CD):**

Jeg vil gerne her spørge hr. Søren Kolstrup, om det kan benægtes, at der er en reduktion i det samlede CO<sub>2</sub>-udslip på grund af Storebæltsbroen. Kan det benægtes, at det vil falde yderligere på grund af en Øresundsforbindelse? Kan det benægtes, at det vil falde yderligere, når vi laver en bro over Femer Bælt?

Så vil jeg også gerne spørge hr. Søren Kolstrup, om ikke han kan bekræfte, at 96 pct. af alt CO<sub>2</sub> er en naturlig forbrænding, der indgår i kredsløbet. Den menneskeskabte del er de 4 pct., og ud af de 4 pct. er 12 pct. fra bilisterne.

Når man sådan forsøger at gøre bilisterne til den altdominerende årsag både til lokale forureningsproblemer og til CO<sub>2</sub>-udslippet, er der så ikke meget ideologi i den betragtning, der hedder »Ned med bilerne«?

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Det sidste først: »Ned med bilerne«. Vi skal lære at bruge bilerne på en helt ny måde. Vi skal lære, og det regnede jeg med at vi kunne bruge den her forespørgsel til, at bruge dem dér, hvor den kollektive trafik måske ikke helt kan anvendes, selv om vi fik et finmasket net.

Omkring pendlertrafik og også store dele af regionaltrafikken mener vi oven i købet, det kan være mere behageligt og oven i købet mere miljømæssigt fornuftigt at bruge den kollektive trafik.

Omkring de øvrige spørgsmål til broforbindelsen: Så vidt jeg kan se, bygger de betragtninger på, at man foretager en opstilling, en model for: Hvad vil der ske ved en omlægning af trafikken fra den værst tænkelige situation, nemlig at man bruger en Cat-Link-færges, og at man bruger et fly?

Hvis man opstiller en sådan lukket formel, kan man altid finde den værst tænkelige situation og så sige: Hallo, i forhold dertil er broen vel relativt bedre. Ja tak, men dertil kommer jo, at der sker et trafikspring, som man ikke vil forholde sig til, og dertil kommer, at jeg i øvrigt mener, det er meget problematisk at stille den værst tænkelige situation op over for broens såkaldt gode økonomi. Jeg vil ikke kalde det fusk.

Jeg vil sige: Det er en lukket model løsrevet fra denne smudsige verden.

**Poul Andersen (S):**

Hr. Søren Kolstrup skal ikke have utak for at stille forespørgslen i dag. Jeg synes, det er et udmærket tidspunkt at få lavet en status på, hvor langt vi er kommet i forhold til CO<sub>2</sub>. Men jeg vil da også indledningsvis gerne gøre opmærksom på, at de store ambitiøse målsætninger, vi har i Danmark, nu også bliver fulgt op internationalt med nogle årsmåltal på en anderledes måde end det, der har været vores ambition, nemlig år 2006, 2008.

Derfor skal vi også ligesom forholde os til, hvor vi er henne, og hvad det er for nogle ting, der har bevirket, at vi ikke umiddelbart får fuldt og helt fulgt op på målsætningen. Det er jo en kendsgerning, at udviklingen og forudsætningerne har ændret sig siden, at de måltal blev sat op i 1988.

Nu vil jeg ikke undlade at sige, at vi nemlig siden 1993 har fået opfyldt en meget stor ambition, som der måske ikke er så mange, der troede på. I 1993 havde man en arbejdsløshed på 350.000. I dag er vi altså nede på en arbejdsløshed på 170.000. Det vil sige, at der er kommet mange flere i beskæftigelse.

Vi har også politisk ønsket en større mobilitet på arbejdspladsen. Det vil sige, at folk skal rundt og søge jobbene dér, hvor de er. Det giver altså en større mobilitet, og i forbindelse med det er det jo også vigtigt at holde sig for øje, at med den ekspansion, der er sket i erhvervslivet, er der også en stigende transport af varer rundt om på lastbil, skib, tog osv.

Yderligere er det da også væsentligt at forholde sig til, om der i det hele taget er foretaget nogen ting. Her vil jeg da ikke undlade at sige, at siden 1993 er der da bredt med skiftende partier her i Folketinget, hvis vi kigger på personbilområdet, opnået det, at vi har fået katalysatorer på bilerne. Vi har fået en afgiftsændring, sådan at de biler, der kører længst på literen og er mest miljøvenlige, også er dem, der vægtes lavest.

I EU har vi jo også fået rejst de problematikker. Danmark kan jo ikke alene sørge for en sådan udvikling. Det har været væsentligt, og det er jo på plads nu, ved at der er stillet nogle krav til den europæiske bilindustri om netop at forske og udvikle nye motorer, der kan køre længere på literen.