

jernbaneselskaber, bliver det så, der derefter kan køre med lige så meget, de vil?

Det er da en fremme af den kollektive trafik, der vil noget.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Til hr. Kaj Ikast: Jamen jeg er fuldstændig enig. Jeg håber, hr. Kaj Ikast hørte, at jeg faktisk citerede ham. Svaret er ja, det har betydet et enormt løft for togtrafikken over Storebælt, at den forbindelse er kommet, og det skal man glæde sig over.

Hr. Svend Heiselberg forsøgte jo, sådan som jeg hørte det, selv om han roste mig for saglighed, ligesom at stikke en, hvad skal vi sige, bordkniv ind i regeringssamarbejdet. Det skal på ingen måde være muligt for hr. Svend Heiselberg at gøre det, for vi er sådan set enige også i den tale, ministeren har holdt i dag.

Det, vi skal huske er, at det her er et debatoplæg. Så får vi en debatfase, og bagefter kommer der et middelkatalog, som man så må forholde sig til. Da kan der være mange gode ideer, og der kan også være flere, der kommer frem, som vi ikke kender her i dag, og det er sådan set det, der er meningen.

En anden del er jo, at man skal forsøge at få en folkelig opbakning til det her. Man skal virkelig prøve at få danskerne til at forstå, at det altså er en miljøsag, vi har med at gøre, og at vi må tage den alvorligt.

Jeg vil sige til Enhedslisten om Øresundsforbindelsens takstpolitik, at den kender vi jo ikke endnu, men selve den lovkonstruktion, man har lavet dér, lider jo efter vores opfattelse af den skavank, at landanlæggene, det vil altså sige banen til Kastrup, motorvejene og alt det dér, skal betales af trafikanterne, og det gør det jo en lille smule tungt, også med hensyn til, hvad priserne så kan blive på bandedelen. Men vi prøver i hvert fald at se. Der er ikke fastlagt noget om det dér.

Endelig hvordan man skal realisere målsætningen inden 2005? Ja, det vil vi forsøge på at finde ud af, når middelkataloget ligger der.

**Thorkild B. Fransgaard (FP):**

Ja, man kan sige, at Enhedslisten virkelig har fået noget ud af sin forespørgselsdebat her i dag. Den har nu varet 2½ time.

Enhedslisten har med den her forespørgselsdebat igen startet et nyt felttog mod privatbilismen og et nyt felttog mod godstransport pr.

lastbil. Det ved vi jo er Enhedslistens mål. I Enhedslistens verden er det sådan, at befolkningen skal bruge den kollektive trafik, og at al godstransport skal foregå pr. tog, men den virkelige verden ser helt anderledes ud.

Med hensyn til debatten om CO<sub>2</sub>-udslippet er det jo sådan, at det menneskeskabte CO<sub>2</sub>-udslip svarer til mellem 90 og 95 pct., alt efter hvad for nogle oplysninger man henholder sig til. Det vil sige, at bilismen drejer sig så om mellem 5 og 10 pct.

Hvordan skal vi få det CO<sub>2</sub>-udslip nedsat? Det drejer sig om bilismen. Det er den, vi taler om i dag. Ja, dér er det helt sikkert Fremskridtspartiet mening, at der er en vej at gå, nemlig at vi får afgifterne sat ned på alle de biler, der er miljørigtige, og det vil i dag sige faktisk næsten alle biler. Der er sket en kæmpe udvikling især de sidste 10-15 år i alle bilfabrikker verden over. En bil, der kan køre 20 km/l, ja, det var der ingen der ville tro på for 10 år siden, men det er jo ved at være realiteten. Vi skal overhovedet ikke være forbavsede, hvis vi om yderligere 10 år måske kan køre 30 km/l eller mere. Den vej, vi skal gå, er at præmiere dem, der køber en bil, der er miljørigtig, en bil, der bruger mindst muligt brændstof. Men så lang tid vi holder det fuldstændig vanvittigt høje afgiftsniveau her i landet, ja, så får vi ikke vor bilpark udskiftet. Det er dér problemet ligger. Det hjælper ikke på nogen måde at sætte afgifterne op, som Enhedslisten selvfølgelig gerne ville, og i særdeleshed hjælper det ikke at sætte afgiften op på benzin, tværtimod.

Med hensyn til godstransporten: Ja, drømmen om, at godstransporten skal over på togskinner, er jo urealistisk. Når vi tager alt, hvad der hedder godstransport verden over, drejer det sig om, at ca. 5-7 pct. er pr. jernbane, resten sker pr. lastbil, og det vil det fortsat gøre, enten Enhedslisten kan lide det eller ej.

Hvordan skal vi så præmiere de vognmænd, der kan være med til at nedsætte CO<sub>2</sub>-udslippet? Ja, det er igen et afgiftsspørgsmål, i det tilfælde den afgift, man betaler for at køre på vejene, for jo mindre man betaler dér, jo større muligheder har vi for at få råd til at købe nye lastbiler, for dér er jo sket den samme udvikling de sidste 10-15 år, nemlig at de har et mindre brændstofforbrug, og samtidig er motorerne udviklet således, at de anvender brændstoffet meget bedre, og derved er der mindre CO<sub>2</sub>-udslip. Det er den vej, Fremskridtspartiet siger vi skal for at mindske CO<sub>2</sub>-udslippet.