

dansk lastvognstog i Europa. Men jeg skal gerne være behjælpelig med at oplyse det: Afgifterne ligger på mellem 200.000 og 250.000 kr. om året. Og når det er cirka, er det, fordi det kommer an på, hvor meget lastbilen kører, og dermed, hvor meget energi den bruger.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Først til hr. Erik Larsen:

Jeg må jo sige: Jeg kendte ikke det dér enorme tal, han nævnte. Men det, jeg er ret sikker på, er, at det ikke afspejler de totale omkostninger, herunder CO₂-omkostningerne og de andre miljøpåvirkninger, som lastbiler påfører vejnettet og alt muligt andet.

Og til hr. Kaj Ikast og de øvrige borgerlige partiers ordførere vil jeg sige:

Det var jo sådan i foråret, at da regeringen skulle foretage en stramning af økonomien, var der altså ikke nogen af de borgerlige partier, der stod i kø for at hjælpe den med at holde dansk økonomi på sporet. Og så fik vi lavet en aldeles udmærket aftale med SF og Enhedslisten, og det var dér, de 50 øre kom på, og det er klart, at vi er bundet af det forlig. Men det er jo ikke det samme som at sige, at benzinpriserne skal stige herefterdags.

Men jeg synes, hr. Kaj Ikast skal skrive sig bag øret, at det måske godt kan blive nødvendigt med et andet økonomisk indgreb – jeg ved ikke hvornår, måske i løbet af et halvt eller et helt år – og så taler vi da meget gerne med alle partier, herunder også Det Konservative Folkeparti.

Anden næstformand (Henning Grove):

Hr. Søren Kolstrup som ordfører.

Søren Kolstrup (EL):

CO₂-målsætningen står naturligt i centrum for denne debat, men det bør også nævnes som en fodnote, at der er en social debat. Den reelle pris på benzin er siden begyndelsen af 1980'erne og frem til i dag faldet med en tredjedel. Det vil altså sige, at der er nogle, der har scoret kassen. Og den del af befolkningen, som ikke har scoret kassen, er dem, der har været henvist til den kollektive trafik.

Der er altså et fordelingspørgsmål, som især er skærpet i de store byer, ikke mindst i København, hvor størstedelen af befolkningen ikke har en bil, og det er simpelt hen et socialt problem, som man kunne tage fat på.

Når det er sagt, så handler denne debat bl.a. om farligt gods, og Enhedslisten har fra første færd været modstander af, at farligt gods skulle transporteres gennem Storebæltstunnelen. Det gælder eksplosivstoffer, og det gælder tankvogne med luftarter under tryk.

Beredskabsstyrelsen har forfægtet, at de såkaldte klasse I og klasse II godstyper, eksplosiver og luftarter under tryk, overhovedet ikke bør komme ind i tunnelen. Og hvis de endelig skal igennem tunnelen, må der hverken køre passagertog eller godstog i nogen af tunnelrørene, når de superfarlige godstog passerer.

Synspunktet er blevet afvist. Vi har oplevet, at DSB, Trafikministeriet, A/S Storebæltforbindelsen og den politiske følgegruppe har villet sikre broøkonomien som det vigtigste. Det ville simpelt hen være for dyrt at udtage de få godsvogne med farligt gods.

Jeg synes, det er bemærkelsesværdigt, at Beredskabsstyrelsen skriver i den afsluttende rapport om farligt gods, »at der ikke påtænkes indført yderligere restriktioner, idet andre hensyn end de beredskabsmæssige har vejet tungere.«

Idet andre hensyn end de beredskabsmæssige har vejet tungere! Udtalelsen taler for sig selv. Her står broøkonomi over for sikkerhed, og man vælger det første.

Vi oplever også på dette felt en gentagelse af historien om priser og rabatter, idet vi har oplevet, at man hele tiden har frafaldet de oprindelige tanker og har tænkt i merrabat og merabat med henblik på at få en mertrafik og et merprovenu. En forsvarlig indsats er ifølge Beredskabsstyrelsen ikke mulig.

Og hele problemstillingen skærpes yderligere, når vi ved, at det rådgivende ingeniørfirma Demex i 1994, som det fremgår af Ulrik Dahlins udsendte rapport, har udtrykt stor betænkelighed ved de eksisterende risikovurderinger, efter at man er blevet klar over, at tunnelrørene på nogle strækninger ikke er omgivet af en tæt, fast masse, men derimod blødt mudder.

Jeg synes, det er vigtigt hele tiden at overveje alternativer og, indtil man har fundet disse, i hvert fald at sikre, at der sker en reduktion af det farlige gods, som rent faktisk transporteres igennem tunnelen.

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

Det, der kalder mig herop, er den utrolig arrogante facon, hr. Søren Kolstrup udtrykker sig