

på, når han siger: de, der har scoret kassen. Ganske almindelige mennesker, der oven i købet hører til i den lave ende af lønskalaen, er ofte tvunget til at have en bil. De starter med at tjene pengene og betale skat af dem for at købe en bil til f.eks. 60.000 kr., som de skal give et par hundrede tusinde for. Der er tale om en voldsom binding i deres økonomi, hvis det nu er indrettet sådan rent arbejdsmæssigt, at de må tage langt til arbejde, hvor der ikke er muligheder for andet. Hvis den gruppe er nogle af dem, der har scoret kassen – og dem er der ganske mange af – så synes jeg, det er en arrogant måde at udlægge det på at have scoret kassen, fordi man kører i bil og ikke kører i bil. Der er også nogle, der vælger ikke at køre i bil, fordi de ikke har så meget behov for det.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil godt spørge hr. Søren Kolstrup, om han er opmærksom på i forlængelse af det med det farlige gods, at det jo ikke er EU, der afgør, at vi skal køre med de meget store mængder, altså 5 t, igennem tunnelen. Det er så slemt, havde jeg nær sagt, at det jo er den danske broøkonomi, der har sat det her mål, og jeg tror, at det er noget af det, som vi så sammen kan arbejde videre med om en række spørgsmål til ministeren, for det er lidt uhyggeligt med de citater, som hr. Søren Kolstrup kunne henvise til også fra Beredskabsstyrelsens gennemgang af det, hvor de vitterlig siger helt klart, at det er uforvarsligt.

Så tænk på, at når vi går fra Storebælt til Øresund, hvor vi har blandet trafik i tunnelen, så bliver det meget mere farligt. Altså, jeg er ikke spor bange for at tage gifte igennem tunnelen, men det er jeg med hensyn til de højeksplosive stoffer, hvis man så oven i købet har dem med på steder, hvor der også er andre trafikmidler.

Så jeg vil bare lige sikre mig, at hr. Søren Kolstrup er opmærksom på, at det ikke er en EU-sag.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Man kan jo lufte sin uvidenhed på mange måder. Kategori 1-sprængstof er TNT, som ikke er brændbart og ikke eksplosivt, når det transporteres alene. Det er det, der hedder kategori 1. Og det vil sige, at den mest sikre måde at trans-

portere det på er igennem tunnelen på Storebælt.

Der findes ikke nogen strækning, der er mere sikker i Danmark. Det er mere sikkert end at køre på landevejene, det er mere sikkert end at transportere det og rangere det rundt. Så kan jeg ikke forstå, hvorfor man lige pludselig går imod det. Det er mig ganske ufatteligt, at man nu skal angribe det, for det er kategori 1; det er helt nøjagtigt fastlagt, hvordan det skal transporteres, og det kører godt.

Nu kan jeg ikke huske, hvad uge vi er i fra Enhedslistens side. Hvad koster en liter benzin efter Enhedslistens mening i denne uge? Er vi på 10 kr. eller 15 kr. i fremtiden? Jeg vil godt sådan vide det, for nu kan jeg jo se, hvordan det tegner sig det her flertal, der er ved at være bag den her vedtagelse.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Til hr. Ebbe Kalnæs: Vi må konstatere, at benytterne af kollektiv trafik rent faktisk er blevet stedmoderligt behandlet i den her udvikling.

Så kommer det næste spørgsmål, som hr. Kalnæs rejser: Inden for gruppen af bilister, hvordan har de klaret sig? Ja, dér er der rigtig nok nogle, der er kommet i klemme. Det er jeg sådan set enig med hr. Kalnæs i, lige præcis dem, der har skullet udvise stadig mere mobilitet og mobilitet og mobilitet, og hvor folk med forholdsvis beskedne indtægter har været tvunget til at købe to biler på grund af den mobilitet, man har søgt at fremme i det her samfund.

Men det rører ikke ved, at gruppen, der ikke har bil, samlet set er blevet endnu mere stedmoderligt behandlet, men der er sandelig nogle, der er kommet i klemme i forbindelse med den øgede mobilitet, ja.

Det næste omkring farligt gods: Jeg synes, det er vigtigt at slå fast, som fru Margrete Auken gør det – og jeg er aldeles enig i det – at her er der tale om et spørgsmål, der suverænt kan afgøres i Danmark, og det er derfor, vi skal forfølge spørgsmålet om det farlige gods og gerne sammen og gerne anvise løsninger.

Til hr. Kaj Ikast's spørgsmål: Hvor høj skal prisen være? Jamen det afgørende for os er ikke, om prisen er 5 kr. eller 7 kr. højere. I virkeligheden kunne man godt tænke sig, at den var noget lavere for vores vedkommende. Det afgørende er, om hver eneste krone af afgiften bruges til at skabe bedre og billigere kollektiv trafik, samtidig med at vi får befriet vore byer for