

Kollegerne, Die Grüne, det må jeg vist godt sige uden at genere nogen, ville jo ikke have en hævelse af benzinpriserne i Tyskland pr. 1. april. De udskød den på ubestemt tid, fordi det gik ud over beskæftigelsen i Tyskland, og fordi bilerne er blevet så miljøvenlige, som de er.

Jeg vil gerne spørge: Hvor meget vil Enhedslisten forlange for 1 l benzin, hvis det stod til dem at kunne påvirke regeringen?

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Det er jo festligt, det her. Må jeg minde om, at trafik jo er bevægelse. Det modsatte af bevægelse er stilstand. Jeg synes, at hr. Kolstrup skulle være stilstandsordfører for sit parti og ikke bevægelsesordfører. Han siger, at motorveje indbyrdes til mere trafik. Tror hr. Kolstrup, at nogen tager hjemmefra for at opholde sig på en motorvej?

Nok er bilen et herligt redskab, den er jo et ekstra rum til vores bolig, en rullende udestue, det kan jeg tale om i timevis, det skal jeg gøre ved anden lejlighed. Men tror hr. Kolstrup virkelig, at ved at bygge sådan en motorvej, så er der altså nogle, der tager på en tur bare for at bruge benzin og bruge penge – folk er jo ikke dumme her i landet, de ved godt, hvad det koster – eller for at genere nogen, eller begiver de sig ud på vejen, fordi de har et ærinde, som enten er vigtigt for dem eller interessant for dem?

Det er det, trafik drejer sig om, og det er derfor, vi skal gøre trafikken tilgængelig og nem og sikker.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Hvor meget skal benzinprisen stige? 50 øre. 50 øre, hr. Kaj Ikast. Hvis man hæver den med 50 øre og bruger hver eneste øre til forbedring af kollektiv trafik, så er der både til en markant nedsættelse af billetpriserne, og der er også til en øget investering. Vi ser gerne dernæst 50 øre til.

Punkt 3: Vi ønsker, at tilskud til airbags, til ABS-bremser bliver fjernet, så har vi alene dér 2,5 mia. kr. Altså i første omgang 50 øre og fjernelse af tilskuddet til airbags og bremser, som alene, altså bare tilskuddet, giver 2,5 mia. kr. Der er noget at lege med dér.

Omkring motorvejene: Jamen det dybt ulykkelige, hr. Arne Melchior, er, at motorvejene indebærer, at folk kommer til at bo længere fra deres arbejdsplads og kommer til at bruge mere

og mere tid på transport i stedet for at være mere sammen med familien. Derfor er målet, at fabrik og bosted kommer langt tættere på hinanden, og det er jo en helt anden politik, vi så skulle have fat i dér.

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**

Hr. Kaj Ikast. Det er den tredje korte bemærkning og dermed den sidste.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Ja, jeg kan ikke lade være, for airbags og bremser er jo ikke en afgift, det er, at de betaler mindre end den øvrige del af bilen, som jo betaler så høj en afgift her i Danmark. Og det er netop af sikkerhedsmæssige årsager for begges vedkommende, så man sparer de penge i hospitalisering, så dem kan man ikke bruge igen.

50 øre pr. liter benzin er jo det samme, som man lavede i pinsepakken, det giver sådan ungefær 1.100 kr. pr. bilist som en gennemsnitsregning, og det vil sige, at det er 2 mia. kr., da vi har ca. 1,8 mio. biler her i landet. Det kommer man jo ikke langt for. Det er jo ikke mere, end man får via pinsepakken sådan her sammen med alt det andet. Det er sådan et lille beløb, man lige smækker på bilisterne.

Der er ikke meget hold i det der, for man får ikke meget for 2 mia. kr. i dag.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Nej, nu antager Enhedslisten jo, at vi fortsætter de normale finansieringsmåder, men det, det giver et løft til, er, at man samtidig med, at vi fortsætter de traditionelle investeringer, så kan disse midler – først har vi 2 mia. kr. på grund af benzinprisstigninger, så har vi 2,5 mia. kr., der er altså en særskilt drøftelse – give mulighed for en markant nedsættelse af billetpriserne; så har vi i det mindste løst det, jeg kalder det sociale problem i trafikpolitikken.

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**

Så er det hr. Christian Jensen som ordfører.

**Christian Jensen (FP):**

Trafikministerens redegørelse, som her er fremlagt i dag, har nu efterhånden været debatteret snart på alle sider og kanter, og indledningsvis må jeg sige, at der i realiteten ikke er meget at kritisere i den redegørelse, trafikministeren her har fremlagt, i hvert fald for den del, der om-