

se på – og jeg nævner igen – Køge Station, Frederikssund Station osv. osv. Kystbanen, hele den dér vidunderlige debat, vi havde her, da Det Radikale Venstre gik ind og sagde: Nu må vi udvide vejene ind til Københavnstrup, for nu kommer alle Kystbanens vælgere, de har fået sådan nogle gode transportfradrag, så derfor så skal de have lov til at køre ind i bil selv hele vejen deroppefra, så nu jager vi dem væk fra togene og får dem til at køre ind selv. Det var en af modellerne til, hvordan man kan gå den anden vej i det her spørgsmål.

Så jeg synes altså, at Enhedslisten skal være lidt mere behård. Mange af tingene kan laves forholdsvis hurtigt, uden at vi behøver at lave de store omflytninger.

Så skal der også nogle andre omflytninger til. Når vi kommer med bompengeforslaget, vil man kunne se, at dér målretter vi det til den kollektive trafik, og det kan vi gøre med andre af de her ting.

Men her skal vi bare simpelt hen have begrænset transporterne, vi skal i virkeligheden ikke have pengene ind. Det er jo det, der er pointen. Pengene skal ikke ind. Og så skal vi have nogle stigninger, som gør, at man kommer i tanker om noget andet i stedet for bare at blive sur over, man skal betale noget mere.

Så vil jeg lige sige til hr. Schmidt, at mobiliteten i byerne stort set er faldet. Fordi sidder man fast i trafikken, kommer man – i hvert fald mange steder – lige så hurtigt eller hurtigere frem på cykel.

I landområderne er der sket det, at gamle og børn ikke kan røre sig, fordi de ikke længere kan komme rundt til det, de skal, og en masse voksne er blevet pålagt en lang transport. Man kan godt kalde det mobilitet, hvis man skal transporteres så mange, mange, mange kilometer hver dag. Jeg kalder det mobning.

(Kort bemærkning).

Bent Hindrup Andersen (EL):

Så vidt jeg kunne opfatte fru Margrete Auken, blev der måske løftet en lille flig dér, nemlig i erkendelsen af, at det vigtige er at få målrettet tilbageføringen af benzinafgiften. For det, der gør, at man ikke tager toget i Vejle Amt, er, at for at komme fra f.eks. Vejle til Horsens skal man betale en pladsbillet, ekstra 30 kr., oven i selve billetten, så det er et astronomisk beløb, man skal betale for at benytte den kollektive trafik, og der skal penge til at bringe det beløb ned.

Så ville da mange, det er jeg enig med fru Auken i, så ville da utrolig mange hurtigt kunne komme væk som pendlere i biler og over i den skinnebårne trafik, f.eks. togtrafikken. Det er det, der er vores pointe, når vi siger, at vi mener, at afgiften skal tilbageføres målrettet. Det skal gøres attraktivt at køre med de kollektive trafikmidler; så skal folk nok også bruge dem. I dag er den kollektive trafik for dyr og for dårlig.

Vibeke Peschardt (RV):

Det er ikke længere siden end i går, at overskriften på side 2 i en af de store morgenaviser var: Kloden på vej mod kaos. Miljøkaos.

Lester Brown og hans Worldwatch Institute udkommer hvert år ved denne tid med forudsigelserne om verdens tilstand, og den bliver værre år for år. Til marts er det 9 år siden, at Brundtlandkommissionen kom med sine advarsler og anbefalinger om vor fælles fremtid, og siden er der talt meget og også gjort noget – specielt på energisiden. Alligevel går det den gale vej med CO₂-udledningerne.

Transportsektoren står for 20 pct. af Danmarks samlede CO₂-emissioner, og andelen er stigende. Danmarks andel af det samlede globale CO₂-udslip er ganske vist under en halv procent. Vi fylder jo ikke så meget på globusen, men vi er rige, veloplyste og storforbrugere af energi. Hos os er det ikke som i den fattige del af verden de få udvalgte, der kan forbruge, her er det os alle sammen.

Det forpligter efter Det Radikale Venstres opfattelse i særlig grad til, at vi gør noget. Ikke blot som ulandsbistandsydere, hvor vi ligger ordentligt i forhold til vores lidenhed, vi skal også bidrage med vores del af mindreforbrugt af energi med deraf følgende nedbringelse af CO₂-udslippene.

Brundtlandrapporten og dens danske aflæggere, bl.a. energi- og transporthandlingsplanerne fra 1990, satte de målsætninger på den politiske dagsorden, som vi drøfter nu. Hvis målsætningen for CO₂-udslippene for år 2005 og år 2030 for transportsektoren skal holde, skal der andre midler til end dem, vi har været præsenteret for indtil nu. Det lægges der op til i dagsordensforslaget, hvor vi mener, det afgørende er, at regeringen og vores medforslagsstillere i Enhedslisten holder fast i målsætningen for CO₂-udslippene om at reducere trafikens miljøbelastninger ved at bringe dem i niveau med 1998-tallene for derefter at reducere yderligere med 25 pct. op til år 2030.