

[Margrete Auken]

mere nordisk, og det kan vi faktisk godt gøre i praksis både i forhold til EF og FN.

Vi ved også fortvivlende godt, at kun hvis vi lykkes med at få en bæredygtig udvikling i ulandene og får etableret forsvarligt landbrug og industri, er der en chance for hele kloden, men jeg er overbevist om, at en forudsætning for at få ulandene med er, at vi selv er villige til at gå ned i materielt forbrug. Ellers gider de af gode grunde ikke høre på os, og de vil også være afskåret fra at foretage sig noget, da en stor del af vores velstand jo bygger på udbytning af dem og på deres livsbetingelser.

Den danske strategi bliver derfor nok så betydelig, hvis det lykkes os at få demonstreret, dels at man klarer en omstilling hos sig selv, og dels at man kan lykkes med en international forhandlingsstrategi. Men at satse på det sidste uden at vise alvor i det første, som jeg synes at ministeren desværre lidt for meget gør, er meningsløst, og det er derfor, vi fra vores side i høj grad har villet samle os om de nationale tiltag. Vi ved godt, at de internationale spiller en meget stor rolle, og ministeren bedes være klar over, at det ved vi godt, men vi kan faktisk godt gøre en hel del ting også herhjemme.

Jeg vil bruge transportpolitikken og de transportpolitiske virkemidler som illustration og som forslag. Selv om trafikens andel af drivhuseffekten er forholdsvis mindre end i de andre industrialiserede lande, er det jo hos os en tung post, så tung, at trafikministeren opgav for alvor at få gjort noget ved det, da han skulle fremlægge sin plan. Vi ved også, at det er et af de områder, der med sikkerhed vil stige, hvis der ikke gribes ind. Og så har den sektor jo det ved sig, at den både drejer sig om det store samfund og om de enkelte menneskers dagligliv. Her bliver rig lejlighed til at udvikle holdninger hos os alle i takt med, at vi prøver at få hånd om de styrende kræfter.

Jeg har ikke tænkt mig og har heller ikke tid til at gentage debatten fra maj om regeringens handlingsplan for trafik og miljø.

Jeg vil blot sige, at hvis man virkelig vekslede den til handling, er den jo ikke så dårlig, og da der skal ske så meget, slipper vi for det besværlige arbejde med at prioritere, det skal gøres alt sammen, både udvikling af energiøkonomiske og lavforurenende biler og satsning på en effektiv kollektiv trafik og stor forkælelse af cyklisterne. Vi hverken kan eller skal forbyde biler-

ne, men deres plads i transportmønsteret skal ændres.

Der er ingen, der i dag foreslår, at vi holder op med bilkørslen fra dag til anden. Bedst ville det være, om man omgående kunne øge benzinafgifterne, så det betød, at man ikke sådan bare kørte bil. Og lad mig bare sige, at det er noget i retning af en firedobling af priserne, der skal til. Så ville en masse mennesker meget hurtigt finde ud af at lægge deres transportvaner om. En lille del ville virkelig være på den, men deres nød skulle ikke afhjælpes gennem transporttilskud som nu, men ved andre former for subsidier og ved, at det blev håbløst dyrt for industrien at basere så store dele af produktionen på masser af transport. Det ville fremtvinge et ændret produktionsmønster, hvor produktionen dels måtte være i nærheden af, hvor folk bor – og så skal det jo være en produktion, vi kan være bekendt – dels en, der ikke baserer sig på, at lagrene i den grad kører rundt på de europæiske veje, som det er tilfældet i dag. Vil dette betyde en stor nød for landet og masser af afkald? Nej, der vil være så mange gode gevinster både miljømæssigt, økonomisk og menneskeligt, at det giver mening.

Jeg ved godt, at vi ikke isoleret fra resten af EF kan forhøje benzinpriserne så meget, men det skal da ikke afholde os fra dels at diskutere, hvordan virkemidlet er, dels at presse citronen til det yderste og dels få den samtale i gang med andre EF-lande, som på mange punkter har en mindst lige så kvalificeret debat som den, vi kan præstere.

Derudover kan vi faktisk gøre nok så meget her. Vi kan gribe helt anderledes ind over for subsidieringen af vejtransporterne, og jeg vil foreslå ministeren at gøre nedskæringen af refusionsordningen på dieselaftgifterne betydelig mere effektiv. Vi kan gøre noget ved kørselsgodtgørelser og firmabiler osv., og vi kan gøre frygtelig meget ved byernes trafik, sådan at vi også dér får en stor stigning i velstand i og med, at gamle og børn kan komme til at cykle, hvad de jo faktisk ikke kan i dag.

Jeg har desværre ikke tid til i tilstrækkeligt omfang at komme ind på det, som måske er det allersværeste, nemlig at få den folkelige debat til også at tage hånd om, hvor folks eget ansvar ligger i en overordnet investeringspolitik. Jeg tror faktisk, at det kulturelle og socialpolitiske er langt det tungeste, vi har foran os, så ministe-