

[Martin Glerup]

dens forbrug at blive transporteret; i 1987 kostede det 16 pct. af et væsentlig større forbrug.

Vi er meget indstillet på, at brug af naturens ressourcer og påvirkningen af miljøet skal koste penge. At vi mener det alvorligt, viser den kendsgerning, at regeringen har sat handling bag de kønne, grønne ord ved at tage hul på de grønne afgifter, som foruden benzin og olie nu også omfatter andre værdifulde ressourcer, f.eks. drikkevand.

De grønne afgifter har netop til formål at få danskeren til at opføre sig mere miljørigtigt og samtidig skaffe penge til at lette personskatten. Det er oplagt vigtigt at opkræve grønne afgifter, men det er afgørende, at de indføres gradvis, så folk får tid til at omstille sig og får mulighed for at indrette sig på de ændrede vilkår, og det gælder også for benzinpriserne, som vi diskuterer i dag.

Effektiv transport er en forudsætning for et velfungerende samfund. Socialdemokratiet arbejder målbevidst på at skabe mere aktivitet og dermed skaffe flere i arbejde, hvilket godt kan lade sig gøre, uden at det går ud over miljøet. Det er jo ingen hemmelighed, at trafikkenes miljøbelastning er et særlig vanskeligt problem, og derfor handler et af de vigtigste afsnit i regeringens handlingsplan »Trafik 2005« netop om trafikkenes miljøpåvirkning. Et af midlerne til at stabilisere trafikkenes CO₂-påvirkning og på længere sigt nedbringe den til gavn for miljøet er naturligvis at forhøje de danske brændstofpriser, men der er mange andre midler. Lad mig nævne fire:

For det første bedre udnyttelse af transportmidlerne, altså flere i bilerne. Der kører gennemsnitlig kun 1,6 person i bilerne, så der kunne godt være nogle flere.

For det andet billigsgørelse af den kollektive trafik, der er blevet for dyr.

For det tredje mere gods fra vej til bane; 40 pct. af transporten på vejene er gods.

For det fjerde en bedre trafikplanlægning og flere cykelstier navnlig i de store byer samt brug af den mindre forurenende autogas i bybusserne. København kunne lære en hel del miljørigtig trafikplanlægning af Zürich i Schweiz, hvor bus- og S-togsdrift kombineret med hindringer for personbiltrafikken i bycentret har givet fremragende resultater.

Det bliver nødvendigt at bruge en kombination af disse og en række andre virkemidler for

at nå de miljømæssige mål, vi har sat os, men det er ikke ændringer, som kan ske fra den ene dag til den anden. En pludselig fordobling af benzinprisen ville ramme alle borgere uden for de store byer med en voldsom kraft; ikke mindst landsbyerne og landdistrikterne, som kæmper for at overleve, ville få dødsstødet.

Det er jo en kendsgerning, at mange tusinde danskere ikke har bybus eller S-tog til rådighed hvert tiende minut, ja, der er mange, som overhovedet ikke har mulighed for at bruge den offentlige trafik, når de skal møde på fabrikken eller på slagteriet 30-40 km hjemmefra tidligt om morgenen, når de skal køre børnene til spejder, idræt og andre aktiviteter, eller når de skal køre til vagtlægen midt om natten 30-50 km væk. Husk på, der findes også en verden vest for Valby Bakke, og at de mennesker, som bor dér, også har krav på en ordentlig behandling.

På baggrund heraf skal vi hele tiden huske, at benzinprisen kun er ét virkemiddel blandt mange andre, når vi skal begrænse trafikkenes negative miljøpåvirkning, og det skal vi.

Socialdemokratiet vil løse trafikproblemerne på en afbalanceret måde. Det skal bare ikke ske ved en snuptagsløsning, som vil gå ud over mange, mange mennesker, men derimod gradvis ved at inddrage mange af de virkemidler, der er lagt op til i »Trafik 2005«, som kommer til debat i Folketinget i næste måned.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg er enig med hr. Martin Glerup i, at der eksisterer et Danmark vest for Valby Bakke. Personlig mener jeg, at det er den køneste del, og det er derfor, jeg bor ovre i Jylland, så lad os være enige om, at der er nogle hensyn at tage.

Det, jeg bare ikke forstår, er, at hr. Martin Glerup nu tager det udgangspunkt, at der slet ikke er noget problem. Vi fik nemlig en liste over ting, der skulle gøres, og det er kendetegnende, at mange af de ting vil blive meget forstærket, hvis man sætter benzinprisen op.

Det med at få et skifte til kollektiv trafik og få gods fra vejene over på bane, er alt sammen noget, som kunne stimuleres kraftigt, hvis man var villig til at sætte benzinprisen dér, hvor den skulle være. Vi har ikke lagt op til en fordobling i morgen, som hr. Martin Glerup polemiserer om.