

[Jes Lunde]

passer overhovedet ikke. Den meget store og voldsomt belastende del af den godstransport, som går gennem Danmark, går ad hovedfærdselsårenerne; der er meget trafik, som bare går direkte ned gennem Jylland langs jernbanelinjen.

Selvfølger er der masser af gods, der kan flyttes over på jernbane, men det forudsætter, at det kan betale sig, og derfor er man nødt til at gøre det dyrere at fragte det i lastbil. Det er så enkelt, så enkelt; det er en nødvendig politik og også den, jeg regner med trafikredøgørelsen lægger op til.

At regeringen så ikke vil foreslå det i praksis, synes jeg er bekymrende, men regeringen har forstået, at det i virkeligheden er det, der skal til.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

På side 4 under godstransport står der udtrykkeligt:

»En undersøgelse af den nationale lastbiltransport indikerer, at 95 pct. af godsmængden er bundet til transport med lastbil nationalt.«

Det vil sige, at samtidig med man sætter benzinprisen op, bliver det også dyrere for personbiler, for lastbiler og for transport af anden art, herunder også jernbaner. Vi kan ikke mere end tredoble den internationale jernbanetransport, som vi taler om i dag, dvs. at vi i allerbedste tilfælde kommer op omkring 19-20 pct., og mere kan vores jernbanesystem ikke bære. Så det er urealistisk at hæve afgifterne på benzin, når vi ikke kan overføre den godsmængde, der ligger på landevejene, til jernbanerne eller coastertrafikken, og det kan man hverken i Danmark, i Skandinavien eller i den øvrige del af Europa. Målet for vores regering var at tre-doble jernbanetransporten, og det kunne vi gøre, men det ville altså kun give ca. 20 pct.

(Kort bemærkning).

Martin Glerup (S):

Til hr. Ikast vil jeg sige, at de 20 pct. altså også er udmærkede at tage med ind i vurderingen, når vi skal opfylde trafikhandlingsplanens målsætning.

Til hr. Jes Lunde vil jeg gerne sige, at regeringen bebrejdes, at den ikke vil foreslå det i praksis, men det er jo en sandhed med visse

modifikationer, idet en lang række virkemidler, bl.a. at vi skal have mere over på skinner, netop er indeholdt i den trafikhandlingsplan, som skal diskuteres i Folketinget, og som er regeringens oplæg til, hvad vi skal gøre for at få trafikken afviklet på en miljørigtig måde.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg er enig med hr. Martin Glerup i, at regeringen har nogle meget langsigtede planer om, hvad der skal ske i 1998, og hvad der skal ske senere, men det er stadig væk umuligt at forstå, hvorfor regeringen ikke nu vil gøre det maksimale på dette område. Regeringen erkender jo selv, at trafikhandlingsplanen ikke engang lægger op til nok på området. Der er behov for nye midler i forhold til dem, man selv har lagt frem, man erkender, at man ikke kan nå målene, hvorfor så ikke gøre alt, hvad der overhovedet er muligt her og nu? Hvorfor vente, udskyde tingene og begynde at holde ordførertale om, at vi ikke kan påføre danskerne dramatiske udgifter, når det, vi snakker om, er, at vi ligger omkring 1 kr. for lavt i forhold til det benzinprinsniveau, der tegner sig i vores nabolande? Det hænger jo ikke sammen med de miljøpolitiske holdninger, man har, og det synes jeg vi får illustreret i debatten i dag.

Til hr. Ikast vil jeg sige, at det da er muligt, at vores jernbanenet ikke har kapacitet nok, men så må vi sandelig udbygge kapaciteten, og så er det det, vi skal begynde at forhandle om i Folketinget i stedet for at bygge motorveje, så vi får endnu mere biltrafik.

Formanden:

Så går vi videre i ordførerrækken.

Eva Møller (KF):

Ordene natur, miljø, mangfoldighed og variation er kendte og benyttede af os alle sammen og ord, vi lægger vægt på både i debatten i almindelighed og specielt i miljødebatten.

For Det Konservative Folkeparti gælder dette med mangfoldigheden og variationen også, når vi taler om det danske landskab. For os er det en væsentlig ting, at det danske landskab med dets skove, dets bakker, dets bondgårde, dets landsbykirker, alt det, vi kender, bliver bevaret og kommer til at fungere og le-