

Men det er i hvert fald sikkert, at hvis bilen for alvor skal have konkurrence, må man kombinere de hurtige transportere på lange afstande med den store fleksibilitet, som cykler kan give i byer og andre nærområder.

På det internationale område må der gøres noget, og dér er jeg glad for, at ministeren i dag nævnte afgifterne på blyfri benzin. Jeg mener, det er noget, vi skal arbejde med internationalt. I øjeblikket er den vistnok stort set afgiftsfri over hele feltet.

Det er en glimrende idé at kigge på bilernes energiforbrug i hele EU, men nu må der snart komme nogle høje minimumskrav her. Men hvorfor er det kun det, man kigger på? Hvad med bilernes holdbarhed og mulighederne for at få dem repareret?

Så har Europa-Kommissionen for længe siden – jeg mener, det er tilbage i 1989 – arbejdet med nogle ordentlige koordineringer af jernbanerne i EU, så de for alvor kan komme til at spille en rolle ikke mindst for godstransporterne. Kombitransporterne er allerede ved at blive indarbejdet, men først når der kommer styr på organiseringen, vil resultaterne være værd at bemærke.

En ordentlig opstramning af godstransportpriser, herunder skrappe vejafgifter, vil også tilskynde til mindre transport. Vi må have udviklet en model for kvalitetstransporter, så bliver også de i Politiken i søndags omtalte morgenmadsmaskiner en selvfølge i enhver dansk brugs. Selvfølgelig skal det blive for dyrt at sende pap og luft rundt i hele verden.

Med den baggrund vil jeg gerne stille følgende:

### Forslag om motiveret dagsorden

»Idet Folketinget pålægger regeringen at fastholde miljømålsætningen i »Trafik 2005« som et minimum for trafikens bidrag til den samlede CO<sub>2</sub>-reduktion, opfordres regeringen til ved begyndelsen af den kommende folketingssamling at fremlægge et handlingsprogram – herunder forslag i EU – indeholdende konkrete og udarbejdede initiativer til opfyldelse af miljømålet.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 56).

### Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Jeg skal lade dette forslag indgå i de videre forhandlinger.

### Poul Andersen (S):

Jeg vil allerførst gerne takke SF for med den foreliggende forespørgsel at have rejst debatten om de overordnede trafikpolitiske miljømålsætninger.

Dernæst vil jeg takke ministrene for den fyldestgørende status, som man har gjort over regeringens indsats med henblik på at leve op til de overordnede miljømålsætninger.

Regeringen har jo allerede i slutningen af 1993 fremlagt en gennemarbejdet plan for trafikpolitikken frem til år 2005, en plan, som vi i Socialdemokratiet var og stadig er yderst tilfredse med. »Trafik 2005« ridser klart problemfelterne op både med henblik på støj, luftforurening, energi og CO<sub>2</sub>. Der gøres rede for målsætninger og for de politiske veje, der kan anvendes for at nå dem. Det er vigtigt, at vi så vidt muligt får fat i menneskeforureningen ved kilden, det være sig tog, busser, biler, fly eller skibe.

Der forskes i øjeblikket meget intensivt i nye former for brændstoffer, der er renere for miljøet. I Socialdemokratiet er vi indstillet på at overholde miljømålsætningerne i »Trafik 2005« til tiden og om muligt gerne endnu hurtigere. Med henblik på udledningen af CO<sub>2</sub> viser de seneste beregninger imidlertid, at trafikområdet i år 2005 vil udlede 13 pct. over det niveau, der er fastlagt i målsætningerne.

Der er forskellige strategier, som skal ændre dette. For det første kan man søge at mindske den samlede trafikmængde, f.eks. ved at opfordre folk til at køre flere sammen eller ved at gøre transport dyrere gennem afgifter og brugerfinansiering. En generel fordyrelse af transport må dog hele tiden vejes op imod den dæmpende effekt, den kan have på den økonomiske udvikling.

For det andet kan vi gøre den allerede eksisterende trafik mere miljøvenlig. Dette kan bl.a. opnås ved at støtte forskning og udvikling inden for miljøvenlig transportteknologi og ved at opmuntre til udskiftning af gammelt materiel, sådan som vi allerede har gjort det med skrotningspræmien på gamle biler.

For det tredje kan vi sigte mod at overflytte trafik fra de meget forurenende til de mindre forurenende transportformer. Det vil primært sige at erstatte en del af vejtrafikken med tog og