

For det tredje: Vi vil satse meget på bilisternes overgang til den kollektive transport gennem en forbedret kollektiv transport. Som tidligere omtalt vil alene en omlægning af de eksisterende beløb, der i dag afsættes til trafikforanstaltninger, så de kommer den kollektive transport til gode, have betydning. En øget tilførsel af midler vil kunne udrette mirakler. Vi skal også se kritisk på den voldsomme vækst af firmabiler.

For det fjerde: Vi finder det af afgørende betydning, at gods bliver transporteret på skinner og på skib. En lang række af de såkaldte overbelastninger af de eksisterende vejnet stammer fra en eksplosiv vækst i gummihjulstransporten af gods. I et land, hvor næsten hver eneste provinsby har en havn og næsten hver eneste havn har jernbanespor, er det et spørgsmål om bevidst satsning at få flyttet godset over på skinner og skib. Vi er villige til at bruge de nødvendige instrumenter for en sådan overflytning, og vi er overbevist om, at virksomhederne vil være endog meget følsomme over for at vælge nogle løsninger, der rent samfundsmæssigt bliver de mest fordelagtige, foruden at de også bliver det for virksomhederne med de midler, vi kan sætte ind.

For det femte: Vi vil gå ind i en satsning på mere effektiv brug af drivmidler end benzin og diesel, herunder en øget satsning på udvikling af brint som drivmiddel.

Men vi advarer: Vi er overbevist om, at alle disse fem typer initiativer er nødvendige, men i dag vil vi i denne debat uden tvivl høre fra flere ordførere, at mirakelløsningerne er lige om hjørnet. Vi skal uden tvivl høre om nyudviklede biler, som kan køre 100 km pr. l benzin, og om andre fantastiske tekniske løsninger, som vil bringe CO₂-udslippet langt ned under målsætningen. Jeg kan forlods sige til de herrer, at en række af disse tekniske mirakelløsninger allerede eksisterer i dag, men at de altså ikke er kommet længere end til laboratorierne på bilfabrikkerne, og at det har vist sig i praksis, at disse mirakelløsninger altid af adskillige politikere er blevet brugt til ikke at foretage sig – ja, ganske rigtigt – noget som helst konkret.

En overholdelse af målsætningen kræver, at der tages initiativer i dag og ikke i morgen. Jeg vil derfor opfordre til, at debatten i dag ikke kommer til at handle om, hvorvidt benzinafgiften skal stige 1 kr., 2 kr. eller 25 kr., om transportfradraget skal afskaffes eller ej, eller om en kasse appelsiner skal køres i en 40 t-lastbil eller

en 20 t-lastbil til Brugsen på hovedgaden i Skive. Jeg vil i stedet opfordre til en debat, hvor regeringen og de enkelte partier udtrykker deres indstilling til målsætningen, hvilke virkemidler man vil foreslå taget i anvendelse, og om man er indstillet på væsentlige initiativer, som skal igangsættes nu.

Jeg håber, at resultatet af forespørgslen udmønter sig i en dagsorden, hvor et flertal af Folketingets medlemmer klart tikendegiver, at nu kan vi altså ikke vente længere med en omstilling af den danske transportsektor. Hvis man skulle definere en målsætning for trafikken, kunne den se sådan ud: Vi ønsker byer og landområder, der er til at leve i; vi må opstille betingelser for at opnå ren luft, renere støjfri omgivelser, ufarlig færden; vi vil skabe livsbetingelser, der tager hensyn til alles behov og udfoldelsesmuligheder, og vi vil, når alternativerne er til stede, ikke fortsætte med at acceptere, at den enkelte bilists bekvemmelighed og den enkelte virksomheds profit vejer tungere end alle menneskers overordnede behov. Der er nemlig andre muligheder.

Med denne forespørgselsdebat vil vi fra Enhedslistens side udtrykke, at nok er regeringen en mindretalsregering, som miljø- og energiministeren gør opmærksom på, men vi vil bidrage til et flertal, der arbejder for sådanne målsætninger.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det var jo som at høre de forenede søndagsskoler: Nu skal vi søreme ikke komme med andet end gode løfter, og så holder vi små kampagner, og så har vi nogle bamser at lokke med, og så skal det nok gå godt.

Men når man ikke vil snakke benzinpriser, kommer man ikke ud af stedet. Benzinprisen er faldet med 40 pct. siden 1980 ifølge trafikministerens oplysning på side 57 i den blå rapport, og prisen for bustransport er steget med 60 pct. Sådan er forholdene.

Der er lige kommet en rapport fra Tyskland, som viser, at godstransportpriserne er så lave, at for at lave et bæger yoghurt skal man have en meget, meget stor lastbil til at køre 10 m med hele det store læs. Sådan nogenlunde bliver der kørt rundt med de her ting, fordi det er gratis at køre og transportere, og det kan altså ikke nytte noget.

Jeg synes, alle de andre tiltag skal med, men man kan altså ikke lefle sig ind i befolkningen,