

Udviklingspakken har vi fire dele af, og den ene er et coasterprojekt. Det er den mest effektive måde, hvorpå vi kan vise, hvordan man kan reducere CO<sub>2</sub>-udslippet, når godset bliver overført fra bil til båd.

Vi forestiller os, at man sætter en beløbsramme af. Projektet med 10-øren vil give et årligt provenu på 300 mio. kr., og man kunne starte med at give coasterne ca. 100 mio. kr. Hvis man satte det som ramme, ville man efter min opfattelse kunne udvikle coastertrafikken, så den kan begynde at generobre meget af transportmarkedet med en meget, meget stor CO<sub>2</sub>-reduktion som følge. Det kan f.eks. gøres ved at indføre mere rimelige regler for, hvem der skal betale havneafgifterne. 10-øres-afgiften kunne anvendes her, så coasterne ikke skulle betale havneafgift, og samtidig kunne man også etablere mere faste ruter og f.eks. genåbne en fast godstransportrute mellem Ålborg og København, måske endda med mulighed for at tage passagerer med igen.

Vi mener, at der er gået meget tabt ved, at coastertrafikken har det skidt. Vi mener, at DSB skal ind på den måde, at de skal være med til at udvikle et projekt, som går på, at transporten når helt ud til de steder, hvor man skal bruge godset, og det skal DSB bygge op sammen med havnene. Coasterne skal selvfølgelig også være endnu mere miljøvenlige. Der er meget at hente bare ved umiddelbart at gå over til coasterne, men der skal også laves et udviklingsarbejde, så de får en mere miljøvenlig motor, og det arbejde kan også sættes i gang for de midler.

En anden ting, som faktisk også vil have en rimelig stor effekt og ikke vil koste voldsomt meget, er at udbygge de forsøg, der har været kørt i Århus, hvor folk låner en cykel – som det hedder – og får en fri billet til de århusianske busser. Det har man gjort med et udvalgt klientel, altså folk, der har meldt sig til det, og det har faktisk betydet, at der har været et samlet fald af bilture for disse personer fra 2.700 til 1.000. Det vil sige, at man har fået omkring en tredjedels reduktion af bilturene ud af det, mens cykelturene er steget fra 300 til 1.500. Sundhedstilstanden er i øvrigt også forbedret, og alt det har man altså fået igennem ved denne lille finte, som man tilbød folk i en forsøgsperiode.

Det vil ikke koste ret meget at udbygge dette til et tilbud til de byer, der virkelig ville gå ind i det. Kommunerne kunne måske gå ind med et beskedent beløb, og så kunne man tage resten fra udviklingspengene og derigennem i praksis

få folk vænnet til at tage cyklen i stedet og samtidig foretage den omlægning, der er den mest energivenlige. Det er jo cykeltransporten og den kollektive trafik i denne forbindelse, og det var altså anden del af udviklingsprojektet.

Den tredje del er, at jeg synes ikke, der er nogen grund til, at vi holder os tilbage her i Danmark og skal vente på, at udlandet sætter noget i værk. Der har været nogle få tilløb herhjemme til forsøg med brændselsceller, men jeg mener, der burde være et udviklingsprojekt, som kunne placeres i Miljø- og Energiministeriet, og som gik ud på at lave brintbiler og brintmotorer eller bare brintmotorer i første omgang. Jeg kan ikke se, hvorfor Danmark ikke skulle fortsætte og sætte gang i det, og det skulle også gerne understøttes med midler fra denne pulje.

Endelig mener jeg, at for at begynde at gøre noget ved at reducere transportbehovet skal man for mig at se tage fat i de tynde områder, dvs. de allerfølsomste og allermost sårbare områder. Jeg tænker bl.a. på de 27 små øer, hvor det også ville være en udmærket idé at benytte midler fra denne pulje til udviklingsprojekter, som kunne være med til at fastholde bosætningen i de områder, men også i landdistrikterne.

Endelig mener vi, at der skal en planlægning til, hvor man for alvor begynder at sætte fokus på de her ting, og her vil jeg gerne opfordre miljø- og energiministeren til at give en redegørelse for, hvordan man gennem planlægning kan være med til at fremme en mere alsidig bosætning og en mere alsidig lokalisering i de tynde områder, også af produktionen.

Jeg kunne tænke mig mange forskellige ting, f.eks. også, at man skulle gøre forsøg på at fremme genbosætningen af cityområderne, i hvert fald i de større byer. Det skal forstås på den måde, at når erhvervslejemålene udløber, skulle der kun være et par etager i bunden af ejendommen, der kunne bruges til erhverv, mens resten skulle bruges til boligformål. På den måde ville man også få mere spredning og en mere alsidig og levende by ud af det og derigennem få nedsat transportbehovet.

Det var altså denne 10-øre til miljø- og energiministeren, men jeg synes også, trafikministeren skal have noget, og her tror jeg, man ville kunne få meget ud af den model, jeg nævnte før. Via en benzinafgift på 25 øre vil man få godt og vel 750 mio. kr. ind om året, og de kunne benyttes som tilskud, så folk kunne gå frivilligt væk fra transportfradraget og over på et netkort til hele det amt.