

for flere indkøbscentre. De genererer nemlig mere trafik, samtidig med at de har en skadelig virkning på de lokale indkøbsmuligheder. For det andet har vi sagt, at vi vil komme med forslag, der fører til øget brug af andre transportmidler end personbilen, og vi har en række forslag, der bl.a. tager sigte på begrænsning af parkeringsmulighederne i byen.

Vi har også en række forslag, der tager sigte på, at man f.eks. som en betingelse for at kunne køre ind i byområder har gyldig rejsehjemmel til kollektiv transport. Det har den dobbelte hensigt, at man dels sikrer muligheden for valgfrihed for den, der tidligere var bilist, dels at man overfører penge til den kollektive transport på den måde. Vi vil også være med til at sikre betydelig bedre vilkår for cyklisterne i byen, f.eks. gennem anlæggelse af flere cykelstier.

Når vi så snakker om gods, vil jeg da heller ikke være bleg for at nævne, at det ville være meget gavnligt for godsets overflytning fra lastbiltransport til f.eks. skibs- og jernbanetransport, hvis man sænkede havneafgifterne og måske i stedet lagde en højere afgift på diesel. På den måde kunne man sikre, at det blev den mest rentable måde at transportere gods på, samtidig med at det var den miljømæssigt mest forsvarlige. Dermed ville vi også sikre, at beslutningerne blev truffet på en anden måde i virksomhederne. Men det var kun for at give et par eksempler, der vil komme flere hen ad vejen.

Martin Glerup (S):

Det er klart, at trafiksektoren er spændende at beskæftige sig med, fordi der er mange individuelle beslutningstagere, og der er mange individuelle behov. Det er ikke ligegyldigt, om man bor i Hvide Sande eller på Nørrebro. Man vil have forskellige behov i henseende til transport- og trafiksektoren.

Men det, der er væsentligt, er at fastholde trafikhandlingsplanens målsætning om, at CO₂-udslippet skal være uændret i år 2005 set i forhold til 1988-niveauet. Hvis vi intet foretager os, vil vi i år 2005 stå med en 22 pct.s CO₂-forøgelse fra trafikken, og det vil i høj grad vanskeliggøre den danske målsætning om en samlet CO₂-reduktion på 20 pct. i år 2005. Derfor er det nødvendigt så hurtigt som muligt at iværksætte konkrete forslag til en gradvis reduktion af trafikens miljøbelastning.

I miljø- og energiministerens analyse- og statusrapport »Danmarks energifremtider« indgår

trafikken med et væsentligt kapitel. Rapporten blev grundigt drøftet på en energiplankonference i Snekkersten i går og i formiddags, og trafikministeren understregede på konferencen, at trafikkenes miljøbelastning i nærområderne med hensyn til reduktion af NO_x-er, bly og partikler er faldet stærkt trods et stigende trafikpres. Derimod er der stadig problemer med CO₂-udslippet, og derfor er der brug for et bredt spektrum af virkemidler.

Lad mig nævne nogle muligheder: Man kan bruge planlægningsredskabet i den fysiske planlægning. Socialdemokratiet mener, at regeringens stop for overflødige lavprisvarehuse uden for byerne bør forlænges ud over den 1. april og eventuelt for en 5-årig periode. Det betyder større chancer for butikkerne i bycentrene og i de mindre byer og mindre behov for mange kilometers biltransport til indkøbsstedet.

Vi går også ind for en styrkelse af parkeringsmulighederne uden for byerne i nærheden af højeffektive kollektive trafikforbindelser til de store bycentre. Vi går også ind for, at der skal indarbejdes konsekvensvurdering af cykelmulighederne ved større trafikprojekter.

Et andet middel er, at vi kan forbedre transportsektorens energiudnyttelse. Vi kan opmuntre til brug af energieffektive biler, som kan køre langt på literen, frem for at bruge benzinslugere. Vi kan udvikle et program med et stort antal elbiler til citytrafik i København, Århus og andre større byer. Vi kan kigge på en gradueret vægtafgift efter bilernes energieffektivitet, og så kan vi selvfølgelig også se på den kollektive trafik og gøre den billigere. Her tænkes også på at styrke den kollektive trafik, så den bliver et supereffektivt og dermed attraktivt samfærdselsmiddel, navnlig i byområder, hvor der er et stort kundegrundlag.

Vi skal bruge flere midler til at lave cykelstier i byområderne, og vi skal have mere gods fra landevejene over på skinnerne. Ifølge EU-Kommissionens ny grøn bog om transportpriser skal der i fremtiden ske en styring af transportforbruget, så lastbiltransporten på vore veje fuldt ud betaler de omkostninger, som forårsages af f.eks. trafikulykker, nedslidning af vejene og trafikkenes miljøbelastning. I den forbindelse vil det også være vigtigt, at de store lastbiler overholder fartbegrænsningerne, når de kommer dér godt læsede og slider lige så meget på vejene som 25.000 personbiler. Det vil inden for få år gøre jernbanestrækninger, som i dag skønnes urentable, konkurrencedygtige, hvorfor det vil