

[Elisabeth Bruun Olesen]

jyske erhvervsliv i et par år, at man siger, at man udbygger en lufthavn, hvor man ved at en stor del af passagerunderlaget vil forsvinde fra, når den faste forbindelse kommer. Den type går vi ikke ind for.

Margrete Auken (SF):

Trafikinvesteringer er nogle af de mest vidtrækkende både i økonomi og i sociale og kulturelle følgevirkninger. De er store, og de er svære at fortryde.

Alligevel finder der kun sjældent overordnede trafikdebatter sted, og de færreste lande har en samlet og velgennemtænkt trafikplanlægning. Alt for ofte styres den af helt lokale interesser eller af de pengestærkeste pressionsgrupper. Vildvækst, tåbelig økonomi og direkte såvel som indirekte overgreb på svagere grupper af befolkningen er følgen af denne planløshed. Trafikvolden med tusindvis af dræbte og invaliderede er følgen, som uhyggeligvis accepteres. Miljødelæggelsen er så småt ved at blive erkendt. Jeg frygter, at den også snart bliver accepteret, så heller ikke den får folk til at gøre noget.

Regeringens redegørelse er desværre en bekræftelse på det, jeg siger. Fuld af god vilje er den ganske vist, men når det kommer til stykket, får de stærkeste alligevel overtaget. Vejafsnittet er langt det største især i penge, helt ude af proportion. Der er ikke penge til det hele, og hvem tvivler på, at bilismen vinder, hvis planløsheden fortsætter?

Jeg ville ønske, regeringen fulgte bare lidt med i, hvad der foregår andre steder, og jeg vil her først og fremmest trække Norden frem.

I Nordisk Råds regi er i hvert fald to beslutninger ret vigtige. Den ene er det slutkommuniké, der blev vedtaget på den store internationale parlamentarikerkonference om luftforureningen, der blev holdt i Stockholm i september 1986. Her er trafikforureningen udtrykkeligt fremhævet, og man erkender, at det ikke er gjort med at vedtage katalytisk efterbrænding og blyfri benzin, hvis det skal batte noget over for miljøet. Ifølge officielle indberetninger belastede bilerne i eksempelvis Danmark i 1980 med 85.000 t kvælstof, og det vil stige til 113.000 t i 1995, hvis ikke der sker noget. Der skal ske noget med hele trafikstrukturen, hvis det skal hjælpe. Det står også i slutkommunikéet, og den svenske

trafikminister har faktisk fattet det. At høre ham tale er at se alle sine bedst funderede fordomme om trafikministre – og dem kan man jo få rig lejlighed til at udbygge – herligt forsvinde.

Den anden vigtige vedtagelse i Nordisk Råd er kommunikationsudvalgets rekommandation om, at Ministerrådet laver en langsigtet redegørelse for trafikinvesteringerne i Norden, hvor de brede hensyn tages også til miljøet, men altså også til såvel den internationale som den internordiske udvikling.

Ingen af delene findes der en lyd om i regeringens redegørelse, og det er faktisk ikke lige meget, heller ikke for transport og industri.

I det nordiske apparat er man også opmærksom på, hvad der sker med EFs harmoniseringer på transportområdet. Også her kan den danske apati vise sig katastrofal. Foretager vi os ingenting, får vi heller ingen indflydelse på udviklingen. Vi kan selvfølgelig håbe, at gode grønne kræfter i eksempelvis Holland og Vesttyskland kommer os til undsætning, men de vil have brug for lidt nordisk opbakning, og her spiller Danmark en afgørende rolle. Men den danske regering spiller bare slet ikke.

Det er klart vejgodstransportområdet, der er det mest faretruende. I Sverige og måske endnu mere i Norge forsøger man at fordele byrderne en anelse retfærdigt ved at beregne kilometerafgifter og skelne tydeligere mellem tunge og lette transportere.

I Danmark gør man det tåbelige, at man kun tager vægtafgift og ingen kilometerberegning. Det betyder, at de tunge transportere slipper alt for billigt fra det enorme vejslid, de er skyld i, og så kører de oven i købet virkelig meget, meget mere.

Dette burde straks ændres, det er molboagtig skævt i forhold til jernbanetransportpriserne. Der er ingen andre end vognmændene, der ønsker veje frem for jernbane til de tunge transportere, men vi kan faktisk risikere, at EF kommer til at bruge en afgiftsmodel, som vil få Sverige og Norge til via EFTA – dér vil jeg i øvrigt godt lige have ministeren til at redegøre for, i hvilket omfang EFTA og EF-modellerne harmoniseres i øjeblikket, sådan så vi kan se, hvor automatisk det kommer til at foregå, det må ministeren vel være fortrolig med – at blive tvunget ind