

[Tommy Dinesen]

hvert fald bedre, at der kommer en rapport i maj 1989, end at der ikke kommer nogen.

Vigtigheden af, at disse ting bliver diskuteret – jeg tror ikke, de kan diskuteres tit nok – er de ting, vi ser i dag. Hvis man ser, hvad der sker i Schweiz og Østrig, hvor man prøver på at begrænse lastbiltrafikken ned gennem Centraleuropa, viser det i hvert fald meget tydeligt, at det er vigtigt, at der bliver gjort noget. Når man kan se i en fjernsynsudsendelse – i søndags tror jeg det var – at man i Californien i dag i bilernes eget land, ligesom i Sverige for den sags skyld, nu taler om begrænsninger af bilismen, fordi børnene ikke kan være udenfor på legepladser og andre steder, men skal holdes inde, når der er meget bilos, og hvad ved jeg, burde det da sige til politikere, i hvert fald hvis man prøver på at kigge lidt frem, at det er et enormt vigtigt område.

Hr. Arne Melchior sagde, da vi diskuterede Øresundsforbindelsen i torsdags, at erhvervslivet råber og skriger på at få nogle flere faste forbindelser, altså bilbroer og den slags. Det er fuldstændig rigtigt, men jeg synes også, at erhvervslivet har en umættelig krævementalitet med hensyn til, hvad det danske og andre samfund skal bruge af midler på at lave transportkorridorer og veje.

Jeg synes simpelt hen, det er for meget, det må jeg indrømme. Når Scanlink, der var et lobbyfirma, hvis man kan kalde det sådan, bestående af nogle af de store virksomheder og banker her i Nordeuropa, kunne poste millioner ud for at lave rapporter om, hvor godt det er at få bilbroer og motorveje og hvad ved jeg, og om, at det slet ikke koster noget, selv om det trods alt koster over 40 mia. kr., sammen med de 16 mia. kr., vi bruger på Storebælt, er det jo ikke peanuts, der er tale om her. Tværtimod er der tale om nogle gevaldig store investeringer, som man altså godt kan bruge.

I går kom der så igen en Scanlinkrapport, der sagde, at uanset om man laver broer over Øresund og Østersøen, og at bilerne måske tager den vej, så betyder det ikke noget. Det betyder bare, at Storebæltsforbindelsen ikke bliver færdigbetalt måske før 6 måneder senere.

Det kan Scanlink jo sagtens sige, men der er andre, der har lavet nogle rapporter, der går på, at det tager meget, meget lang tid, inden den bliver betalt, bl.a. fordi man ikke har Vognmandsruten og nogle andre ting med i denne

forbindelse. Derfor er det da nemt nok for en lobbyistvirksomhed, eller hvad man skal kalde det, som Scanlink at sige: Bare lav nogle flere veje osv., så går det nok!

Gudskelov er vi da enige med både NOAH og De Grønne både i Danmark og i Sverige, som har kørt en hel del på, at der er behov for at få løst dette forholdsvist hurtigt. Derfor har vi også lavet forslaget.

En ting, der ikke er omtalt så meget, men det har jeg så den glæde at kunne konstatere i dag, er, at der kommer noget med hensyn til de danske havne. Det er en af de vigtige ting, fordi det er et af de steder, hvor man i hvert fald kan mindske forureningen, også hvis man vil gøre lidt ved skibenes røggasser. Det er meget nemt at gøre, men der er ikke nogen i Folketinget – det kan være, vi må tage det op – eller andre, der er kommet med restriktioner på dette område. Hvis man gjorde det, kunne man begrænse forureningen på mange af disse områder også, men den diskussion får vi altså senere.

Desværre må vi også konstatere, at vi ikke har kunnet få den aftale, der er indgået mellem Socialdemokratiet og regeringen med hensyn til DSB, hvor man nu skal spare 1.700 ansatte. Man siger, det er godt, men jeg er ikke sikker på, at vi i SF mener, det er særlig godt. Det, man bruger som argumentation, er det sædvanlige: Fyr 1.700 mennesker, så bliver der mere rationel drift, og hvad ved jeg! Jeg har aldrig hørt noget lignende. Jeg tror ikke, det bliver mere moderne, fordi man fyrer disse mennesker, må jeg indrømme.

**Svend Heiselberg (V):**

Det er ingen kunst at skrive 15 punkter i et beslutningsforslag. Nu er transportpolitik jo mange ting, lige fra trækvogne og cykler til skibe, tog, fly, små biler, store biler osv. Det er klart, at et effektivt samfund er afhængigt af effektive og fleksible transportformer.

I mange årtusinder foregik transport hovedsagelig ad søvejen, fordi skibene var i stand til hurtigt og nemt at komme frem overalt. I dag er det på de gode veje, der efterhånden er i det meste af Vesteuropa, blevet således, at lastbiler i forhold til jernbaner overtager stadig mere godskørsel. Det var naturligvis på grund af godstransportkørselens betydning, at det allerede ved etableringen af EF i 1950'erne stod klart, at uhensigtsmæssige transportbetingelser