

[Margrete Auken]

Allerførst vil jeg gerne tage lidt fat på den underlige trætte om, at vi under alle omstændigheder får en meget stor stigning i trafikarbejdet, og at det næsten ikke kan betale sig at gøre noget synderligt ved trafikoplæggene. Der står, at resultatet er begrænset, hvis man kun sætter ind dér – det er jo klart, at hvis man kun sætter ind dér, så vil det være begrænset. Det er der vel heller ingen der har forestillet sig at man kun skulle gøre.

Men målet bør vel være, at samtidig med at man opretholder det nødvendige transportarbejde, begrænser man trafikarbejdet mest muligt, og der er faktisk en hel del at gøre. Jeg kan her henvise til handlingsplanens side 35, hvor man oplyser, at lastbiler på 2 til 6 t bruger 76 pct. af vejtrafikarbejdet for at klare 5 pct. af godstransportarbejdet. Der er altså ærlig talt noget at tage fat på, uden at det behøver at være med de helt store armsving.

Lad mig derudover trække en række initiativer frem, som faktisk bør sættes i gang omgående. Vi skal have tilslutning til indførelse af californiske krav til benzindrevne biler og USA-krav til dieslbiler. Vi må også kunne gøre noget forholdsvis hurtigt ved at begrænse diesl kørsel i byerne. Her kunne man jo igen kigge på de små lastbiler; jeg skal komme tilbage til det om lidt. Det er en af de mere rystende oplysninger, vi har fået i planen, om de polske tilstande, der hersker inden for det danske transporterhverv.

Så kunne man yderligere indføre – jeg ved, det har været overvejet – differentierede afgifter på bilernes forskellige energiforbrug, så biler, der har et højt energiforbrug, bliver dyrere. Man kunne forberede en forholdsvis radikal afgiftsomlægning for godstransporter til variable afgifter, og jeg vil egentlig gerne have forklaret, hvorfor det skulle være så kompliceret at gøre det til ton-kilometer-afgifter i stedet for udelukkende dieslafgifter. Men det skal jeg lade være med at sige alt for stygge ord om nu, da jeg synes, jeg har nok at tage fat på endda.

Og så kan man ophæve refusionsordningerne på dieslafgifterne. Dette vil jo især stoppe den megen irregulære kørsel med de små lastbiler, som reelt, så vidt jeg er orienteret, ikke betaler mere end 1 kr. pr. liter. Samtidig skal man selvfølgelig støtte tilsvarende bestræbelser i EF, som der så kønt står, men mig bekendt – og vistnok også ifølge handlingsplanen – er der

altså ingen andre i EF, der har den vanvittige ordning. Så det gælder vel om for lastbilerne at komme i gang hurtigst muligt, hvis de overhovedet skal have en chance for at klare sig i konkurrencen. Den politik, vi har ført indtil nu, er protektionistisk, håbløs og reaktionær, og jeg synes, at denne regering skulle sætte nogle anstændige markedskræfter i gang hurtigst muligt.

Alt, hvad jeg nævner her, står i planen, bare uden handling. Der står selvfølgelig også en hel del om jernbanerne, men så vidt jeg kan se, mangler man igen en konkret beskrivelse af, hvordan vi vil forstærke og målrette indsatsen, både for investeringer og, hvad der er nok så vigtigt, for organiseringen af jernbanerne.

Og endelig er der hele bytrafikken. Jeg tænker ikke her specielt på emissionerne, som jo skal løses i den store sammenhæng, men på selve trafiktilrettelæggelsen, effektivisering af busserne, kombinationen mellem busser og cykler. Her er der faktisk utrolig mange gode forslag. Jeg var helt imponeret, det kunne vi virkelig ikke have gjort bedre i SF, og vi ville som sagt bare ønske, at regeringen havde ment noget med dem. Man kunne virkelig udbygge planen om at gøre cykling til business class-transporten i byerne, som man har gjort det i Delft og også, så vidt jeg ved, i Groningen i Holland. Der er virkelig meget at vinde ved det.

Bompengene nævnes selvfølgelig også i handlingsplanen, men unægtelig noget vegt. Hvad sker der med benzinpriserne? Der kommer til at ske en hel del ting af sig selv, men det ser ikke ud, som om regeringen overhovedet har tænkt sig at arbejde med det. Hvad vil man gøre ved parkeringsrestriktioner? Vil man indføre busbaner? Og endelig er der en omtale af hastighedsgrænser, som langt overgår, hvad jeg kunne finde på at sige i skraphed.

Jeg har ikke tid til her at komme ind på flere af de ting, der skal nævnes. Nogle af dem vil koste penge, men selv om man mangler penge, er man i øjeblikket parat til at hælde 10 mia. kr. ud til en fuldstændig ligegyldig motorvejsbro over Storebælt og en række komplet overflødige motorvejsanlæg. Men når det kommer til den slags initiativer, står det stille i hovedet ikke bare på regeringspartierne, men også Socialdemokratiet – helt stille.