

[Tommy Dinesen]

baggrunden for, at vi fra SF's side for nogle år siden rejste en forespørgselsdebat, og derfor har vi fået en planlægning på det område; det var alle partier enige om var nødvendig.

Det er jo sådan, at alle har en mening om trafik, og det er vel, fordi vi alle sammen er trafikanter; det er måske også derfor, debatten er forløbet, som den er. Men jeg synes nok, at det klart har vist sig, at uanset om der er behov for en vej eller ej – bare der er nok, der er valgt i et eller andet område – så skal de nok få deres vej. Det er det, der er det afgørende for nogle af de folkevalgte, og det er ærlig talt ærgerligt. Det er 100 mia. kr., vi bruger, og hvad diskuterer vi? Vejføringer som sædvanligt.

Det, der er sket, er også, at når nogle fik en Storebæltsbro, var der andre, der skulle have nogle veje oppe i Vendsyssel – det kan man jo godt kalde trafikplanlægning, men det er ærlig talt ikke det, jeg kalder trafikplanlægning – og når nogle får en Øresundsbro, så er der nogle, der skal have midtjyske tværveje. Og der er aldrig nogen, der piver, skønt det drejer sig om 2,7 mia. kr. Skulle man bruge de samme beløb inden for DSB eller andre steder, ville man nok sige, at det er alt for meget, men når det er veje, så er den altså god nok.

Med hensyn til trafikplanen synes jeg, den er udmærket. Der er nogle ting i den, som jeg vil kritisere; men først vil jeg godt sige, at jeg selvfølgelig var noget bange for – når nu CD er med i regeringen – at denne her trafikplan ville vise det alt for meget, for CD har altid ment, at bilen er menneskets bedste ven. Men jeg synes altså, at planen er udmærket.

Dér, hvor den møder størst modstand fra SF's side, er bl.a., når man siger, at man vil begrænse bilismen, men gør det modsatte, fordi man har vedtaget, at man vil have en Storebæltsbro til biler og en Øresundsbro, også til biler. Det er jo det, der er kernen i det hele, for skal de to store trafik anlæg betales tilbage, så gøres det kun ved, at der kommer nogle trafikspring på bilsiden på 20-30 pct. Og så står man dér igen: Planerne er gode nok, men hvad med styringen?

Det er nok en af de ting, der mangler i planen: styringen. Der er ingen styring, selv om det er nævnt adskillige gange. Det er nævnt, at man skal styre med afgifter osv., men noget konkret er der ikke nævnt; og hvis vi vil styre trafikken i dette land, bliver det i hvert fald

ikke med den sølle énkrone, man vil lægge på hver liter benzin i de næste par år. Det er godt nok den aftale, der ligger, men det hjælper ikke. Danmark har en af de laveste benzinpriiser i Europa, og det er lige kommet frem, at den nu bliver sat yderligere ned. Hvis man mener noget med det hele – det vil jeg godt sige til regeringen – så er det altså ikke den rigtige vej, man er gået.

En anden ting, som jeg også synes planen viser, er, at det er en mangel, at vi ikke får opgjort de miljøomkostninger, som de forskellige trafikformer belaster samfundet med. Transportrådet, som har været omtalt nogle gange, skriver i en af deres publikationer, at det ville være rart, hvis det var således, at man medregnede støjbelastningen, hvad det koster at lave veje osv., og hvis man opgjorde omkostningerne både for søtransport, for lastbiltransport, for almindelige personbiler osv. osv. Det mener vi ville være en god ting at man fik, og det er også noget, der efterlyses af trafikforskere over hele Europa.

Det, vi skal gøre, hvis vi skal leve op til målsætningen om det, vi kalder en bæredygtig transport, er, at vi skal styre, og vi skal styrke den kollektive trafik. Og igen: Benzinpriserne skal op og prisen på diesel for den sags skyld også.

Danmark og EF er der ikke nogen der har været inde på endnu, og det er jo ret bemærkelsesværdigt, men det er nok, fordi vejene er tættere på. Det er jo sådan, at mange af de ting, der bliver vedtaget i EF, får stor indflydelse hos os. Det gælder ikke mindst det indre marked, som jo betød, at DSB's skinner ikke er DSB's, dvs. de ikke er nationalstatens mere. Hvis der er nogle andre, der vil køre på dem, det kan være A.P. Møller, ØK, eller hvem ved jeg – det er ikke, fordi de skal sætte skibene på skinner, men hvis de går ind i den form for transport – så har de lov til det i fremtiden.

Det har betydet meget for dansk trafik og for vores fremtid. Det smitter også af på DSB, som heller ikke har været nævnt – det er jo ret fantastisk. Det smitter af på den måde, at man nu har lavet noget, som – i hvert fald i DSB – bliver kaldt »Det nye DSB«. Jeg vil godt klandre de borgerlige for ikke at have været mere på dupperne, når det drejer sig om at leve op til den aftale eller underskrive den, hvis man vil være med her.