

midler, man vil bruge, er det jo mest nogle analyser, der skal vise, om det nu kan lade sig gøre. Det er dem, der skal drive værket.

Bag ved det hele ligger vel den grundlæggende opfattelse, at det er transporten af varer, der skaber den økonomiske vækst i et samfund, i stedet for at opfatte transport som en både økonomisk og miljømæssig belastning, som faktisk er noget, vi betaler for at opretholde nogle fordele i nogle sammenhænge. Den opfattelse, der vel skinner igennem i redegørelsen, nemlig at for at opnå de mest gunstige resultater af den internationale arbejdsdeling, er vi nødt til at have en transport, der er så omfattende, som det næsten er muligt, og den opfattelse deler Enhedslisten ikke. Det er vores klare opfattelse, at hvis vi pålagde transporten de miljømæssige omkostninger, som transport reelt er med til at give til vores jordklode, så ville vi jo også indse, at det både økonomisk og på anden vis ville være fornuftigt at basere en udvikling globalt og nationalt på, at man faktisk arbejdede på at reducere transporten. Det er det første.

Det andet er så, at hvis man virkelig havde den opfattelse, at det så handlede om at sikre, at den nødvendige transport foregik på de miljømæssigt set mest forsvarlige måder, ville udgangspunktet jo ikke være, at vejtransporten skulle øges, og i hvert fald ikke på en sådan måde, at der blev brug for nye vejbyggerier. Man kunne selvfølgelig sige, at da persontrafikken nemt – i hvert fald i de områder, hvor der er trængselsproblemer – kan klares via kollektive løsninger, så skulle man sørge for, at så stor en del af persontrafikken som overhovedet muligt kom over på den kollektive trafik, så der kunne blive plads til de nødvendige lastbiler. Det kunne jo være en visionær strategi bare for vejtransportens vedkommende.

Man kunne også sige, at det handler om at skabe ultimativt gode vilkår for den transport af gods, der sker via skinner, bl.a. ved at man fremrykkede elektrificeringen af det danske jernbanelenet. Vi har jo læst i medierne, hvordan Venstre og Konservative næsten ikke kan komme til for at få gennemført elektrificeringen. Hvis det havde stået til dem, var det vel sket allerede under Schlüter. Det skete dog ikke allerede under Schlüter. Men så er det jo bare om at komme i gang nu, fordi for vores vedkommende vil vi i hvert fald sige, at vi ikke hænger fast i fortidens fejltagelser. Dem, vi har begået, står vi ved og forsøger at rette op på. Men det var jo en mulighed.

Der er også en klar opgave i at sikre en god adgang fra havnene til jernbanelenet, og sikre, at transporten dér fungerer. Der er en diskussion af, hvordan man vil bygge videre på nogle af de forsøg og eksperimenter, der er lavet omkring citylogistik, der i langt, langt større udstrækning kunne sikre, at den måde gods blev transporteret ind i de store byer på, foregik på en rationel måde.

Kl. 14:03

Jeg vil ikke udelukke, slet ikke, at dette undertiden kunne medføre indgreb i den hellige konkurrence; at man i nogle tilfælde måske var nødt til at gå over til planlægning; og at man i nogle tilfælde var nødt til at sige til virksomhederne: Jeres varer skal transporteres, og forbrugerne har bestemt krav på at få frisk mælk. Det var vel også hovedbegrundelsen for at bygge Storebæltsbroen, så vidt jeg husker, altså at der skulle frisk mælk fra Fyn til København, indtil man fandt ud af, at det meste blev produceret på Sjælland. Det har man selvfølgelig ret til at sige, ingen tvivl om det, men udgangspunktet må være, at vi faktisk indretter transportsystemet sådan, at det fungerer på en rationel måde både økonomisk og med hensyn til miljøet. Og så længe vi ikke er villige til at pålægge transporten, at den skal betale for de udgifter, den pålægger miljøet og naturen, bliver vi jo nødt til også at bruge andre reguleringsmekanismer.

Der er efter Enhedslistens opfattelse ingen tvivl om, at en fornuftig landsplanlægning, en fornuftig tilgang til omfanget af transport og en målrettet satsning på togtransport af gods og på skibsfart ville kunne være med til at gøre det ganske muligt og ganske enkelt og ganske nemt at vedtage en trafikpolitik, som havde en ambition og klar og præcis målsætning for reduktion af CO₂-udslippet, sådan at transporten i lighed med landbruget kunne påtage sig sin andel af ansvaret, i stedet for – sådan som det er nu – at transporten i lighed med landbruget ikke påtager sig noget ansvar overhovedet.

Det sidste, jeg vil sige en lille smule om, er diskussionen af det, som ministeren har skrevet en lille smule om, nemlig at vi ikke hjælper miljøet og trafikikkerheden ved at lade udenlandske vognmænd overtage transportopgaver i Danmark, hvis det ikke sker på lige vilkår. Det er meget, meget klogt skrevet. Det, man så bare kan undre sig over, er, hvad der sker på området. For hvad er kendsgerningen med de EU-regler, der gælder i dag? Det er, at en stor del af transporten af gods på landevejene i Dan-