

[Helge Mortensen]

Derfor er det jo også meget naturligt, at tyskerne rejser ønsket om en vejafgift, og her vil jeg gerne sige, at jeg på ingen måde er uenig i de udmeldinger, som ministeren på dette område er kommet med. Jeg vil bare understrege, at det faktisk er vigtigt, at vi af hensyn til den danske konkurrenceevne og til danske vognmænds situation i transporten i Europa, men også af hensyn til jernbanetransporten i Europa, ikke tillader, at tyskerne tager ensidige skridt på vejområdet. Vi skal være opmærksom på, at andre lande, herunder Danmark, ikke konkurrencemæssigt bliver stillet ringere end tyskerne.

En anden ting er selve formen, hvorunder vejafgiften indføres. Den vejafgift, som er påtænkt som bompenge under en eller anden form, vil komme til at flytte trafik fra de motorveje, man faktisk har bygget til lastbilerne, og over på det mere sekundære vejnet, hvis det er billigere. Derfor tror jeg, vi skal søge at få tyskerne med på en generel ordning vedrørende afgifterne på den individuelle trafik også for lastbilernes vedkommende.

Jeg hilser meget velkommen – det står også i dagsordenen, og det har været et af SF's udgangspunkter for denne debat – at der bliver udarbejdet en trafikplan, hvor vi helt overordnet ser på, hvordan vi får skruet landet sammen, sammenholdt med den trafikpolitik, vi ønsker. Jeg vil gerne sige her, at i denne overordnede både internationale og nationale trafikpolitik, hvor jernbanerne kommer til at spille en afgørende rolle, er vejene ikke uinteressante – heller ikke for fremtiden. Jernbanens store fordele vil ligge i transport over længere afstande, i hvert fald når det drejer sig om gods. Jernbanens begrænsning er, at den ikke går til hverken leverandør eller forbruger, når man sender gods. Der spiller bilerne en overordentlig vigtig rolle også for jernbanens fremtid, og når man skal have sådan en plan – og jeg er enig i den – er det derfor vigtigt netop at se på, hvordan vejene bliver placeret i en sådan infrastruktur, idet det i den sidste ende også kommer til at gavne jernbanen.

Her er vi både inde på en generel trafikpolitisk vurdering og på en konkret udvikling af planer, og det må interessere det af Folketinget nedsatte Transportråd at arbejde præcis på dette område. Det gælder de initiativer, der må til for at stimulere jernbanetrafikken, hvilke

politikker der skal til, for at det, vi siger, også går i opfyldelse, og ikke mindst hvordan den overordnede infrastruktur i Danmark skal se ud, for at landet hænger sammen og vi hænger sammen med udlandet. Det forventer jeg faktisk også at Transportrådet vil gøre, uanset om vi siger det eller ej, fordi det må være en oplagt opgave.

Jeg mener i øvrigt, at udgangspunktet er, at vi har et overordnet trafiknet, og her vil jeg godt pege på det såkaldte store H, som både jernbanemæssigt og vej mæssigt blev besluttet for både at få Østdanmark og Vestdanmark til at hænge sammen og landet til at hænge sammen med omverdenen.

Det, der efter min opfattelse nu er opgaven eller spørgsmålet, er, hvordan den øvrige del af landet bliver tilsluttet dette net. Beslutningerne er for så vidt truffet. Det, man kan beklage, er, at der ikke f.eks. på jernbaneområdet med samme intensitet som på vejområdet med udbygning af det store H er gennemført en anlægslov om elektrificering, som blev besluttet allerede i 1979. Men foreløbig er diskussionen og beslutningerne gået på at elektrificere til Tyskland strækning for strækning, finanslov for finanslov.

Det er faktisk ud fra det synspunkt, vi i Socialdemokratiet har fremsat forslaget om en infrastrukturfond. For det første for at fordele de midler, der skal anvendes, mellem vej og jernbane og havne eksempelvis, på samme måde som man har foretrukket at gøre det i Tyskland. For det andet for at skabe sikkerhed for, at vi, når vi beslutter os for en anlægslov, også kan beslutte os for finansieringen af den anlægslov, sådan at vi ikke stedse har en ophobning af gode viljer og politikker, der altid bliver overhalet af nye gode viljer og politikker på området.

Fischer (KF):

Danmark har mulighed for i de kommende år at udvikle sig til et virkeligt knudepunkt for handel og trafik i Nordeuropa, ikke mindst som følge af det, der er sket i hele det baltiske område, i Østersøområdet, men også som følge af de nordiske landes tættere tilknytning til det europæiske fællesskab.

Ved nytår bliver EFTA og EF smeltet sammen i én stor økonomisk enhed, og vi kan håbe på, at de øvrige nordiske lande forhåbentlig