

(Fremsat 16/1 91. Første behandling 24/1 91. Betænkning 14/3 91).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1-9

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Anden behandling af lovforslag nr. L 56:

Forslag til lov om ændring af lov om kontrol med overholdelsen af Det Europæiske Økonomiske Fællesskabs forordninger om monopoler og konkurrencebegrænsninger.

Af industriministeren (Anne Birgitte Lundholt).

(Fremsat 16/1 91. Første behandling 24/1 91. Betænkning 14/3 91).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1 og 2

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling

vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Anden behandling af lovforslag nr. L 34:

Forslag til lov om ændring af vejlove. (Nedlæg- gelse af Vejnævnet, begrænsning af klageadgang m.v.).

Af trafikministeren (Ikast).

(Fremsat 9/1 91. Første behandling 25/1 91. Betænkning 14/3 91).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1-5

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Forespørgsel nr. F 9:

Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvilke oplysninger kan regeringen give om opfølgning af KVR-regeringens transporthandlingsplan?«

Af Bilgrav-Nielsen (RV) og Lone Dybkjær (RV).

(Forespørgslen anmeldt 5/2 91. Fremme af forespørgslen vedtaget 8/2 91).

Begrundelse

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det er næsten et år siden, at KVR-regeringen fremlagde sin transporthandlingsplan, og vi mener, at der er god anledning til nu at drøfte, hvor langt man er nået for at udmønte planen, og i øvrigt også drøfte de meget store trafikinvesteringer, der forestår her i landet.

Det har hele tiden været vores opfattelse, at denne forespørgsel ikke skulle omfatte Øresundsforbindelsen, og det er der jo så meget mere grund til nu, hvor der er stillet en særlig forespørgsel vedrørende den.

Men med disse bemærkninger skal jeg anmode om, at ministeren vil svare på vores venlige opfordring.

Besvarelse

Trafikministeren (Ikast):

Indledningsvis skal jeg fastslå, at regeringen vedstår trafikhandlingsplanen for miljø og udvikling, som den forrige regering udarbejdede og fik Folketingets opbakning til for knap et år siden.

Som bekendt peger planen på en meget lang række initiativer, der skal tages til begrænsning af transportsektorens energiforbrug og miljøbelastning. Som det fremgår af handlingsplanen, og som det givet også er forespørgerne bekendt, vil den tværministerielle følgegruppe, der skal sikre gennemførelsen af planens aktiviteter, udarbejde en status for arbejdet, som jeg vil kunne give Folketinget inden udgangen af indeværende år. Det er fortsat min intention at udarbejde en sådan status, selv om denne forcerende spørgedebat her kan siges i nogen grad at foregribe den lovede statusbeskrivelse. Til gengæld skal jeg indskrænke mig til en forholdsvis kort beskrivelse af opfølgingsarbejdet.

Regeringen betragter reduktionen af transportsektorens energiforbrug og miljøbelastning som en meget stor udfordring, der ikke bare kan imødegås én gang for alle, men som man vedvarende vil skulle beskæftige sig med i lang tid fremover. Den stadig større erkendelse af

problemernes alvor og karakter fremgår af adskillige internationale konferencer. Det fremgår imidlertid også, at vi langt fra har den fulde erkendelse af problemernes omfang. Det er derfor sandsynligt, at de målsætninger, der i dag fremgår af handlingsplanen, må tages op til revidering om nogle år.

Allerede indfrielsen af de nuværende målsætninger er en krævende opgave. Regeringen arbejder over en bred front med iværksættelsen af handlingsplanens aktiviteter. Det er som sagt ikke engang et år siden, at Folketinget drøftede handlingsplanen, og det siger derfor sig selv, at det er begrænset, hvad jeg i dag kan oplyse om resultaterne af en handlingsplan, der arbejder med en så lang tidshorizont som den her foreliggende. Endvidere er der for en del af planens aktiviteter først foreskrevet start i 1992. For disse aktiviteter foregår der et forberedende arbejde, som jeg senere skal vende tilbage til.

Arbejdet med opfølgningen af planen kan opdeles i 5 hovedpunkter: internationalt normarbejde, fremme af banetrafikken, støtte til særlige aktiviteter og forsøg, skatte- og afgiftsmæssige tiltag og endelig oplysnings- og kampagnevirksomhed.

Om det første punkt, normarbejdet, kan jeg sige, at størstedelen af dette arbejde foregår i internationalt regi. Der er mange gode argumenter for, at dette arbejde skal foregå internationalt, selv om internationale beslutningsprocesser ofte er tidkrævende. Jeg skal undlade at nævne argumenterne her, men pege på, at Danmarks rolle i det internationale normarbejde i høj grad er præget af, at vi i Danmark har været relativt tidligt ude med holdninger og initiativer til begrænsning af transportens miljøbelastning.

Et eksempel på dette er, at Danmark med virkning fra 1. oktober 1990, 2½ år før det øvrige EF, indfører strammere emissionsnormer på personbilområdet. På lastbilområdet har vi med virkning fra 1. oktober 1990 indført et sæt EF-normer, og regeringen har arbejdet for en gradvis, men hurtigere stramning af disse normer. Så sent som i går er disse bestræbelser blevet kronet med held, idet Ministerrådet er blevet enige om væsentlige skærpelser, der skal træde i kraft i to trin fra henholdsvis oktober 1993 og oktober 1996. Regeringen anser en strategi med gradvis stramning af normerne med en tilpas forvarsling til industrien for den rigtige løsning.

[Trafikministeren]

De krav til bilerne, som vi allerede har indført i Danmark, er slet ikke ubetydelige for miljøet. Beregningerne viser, at indførelsen af disse krav samt den forventede teknologiske udvikling for vejtransportens vedkommende vil medføre reduktion af kulilteemissionen med mere end 75 pct. og af kulbrinteemissionen med ca. 60 pct. i året 2010. Disse reduktioner skal vel at mærke ses i lyset af en betydelig forventet vækst i transportarbejdet i samme periode.

På luftfartsområdet deltager Danmark både på det nordiske og på det globale plan i samarbejde om fastsættelse af miljømæssige normer og styrkelsen af det internationale samarbejde.

På søfartsområdet er man inden for de senere år blevet opmærksom på, at færger og øvrige skibe i betydeligt omfang bidrager til forureningen. Langt størstedelen af skibstransporterne er internationale, og udarbejdelsen af normer og aftaler foregår derfor i internationalt regi. Fra dansk side deltager vi aktivt både i det arbejde, der foregår i FN-regi, og i arbejdet under Helsingforskommissionen om indgåelse af specialaftaler for skibsfart bl.a. i Østersøområdet.

Om det andet punkt – fremme af jernbanetrafikken – vil jeg gerne fremhæve, at der er ved at ske mange ting af betydning for jernbanernes udvikling i de kommende år. Jeg er sikker på, at jernbanerne i 1990'ernes trafikbillede vil få en fremtrædende position såvel i det indenlandske som i det grænseoverskridende trafikmønster. Regeringen lægger overordentlig stor vægt på at få en effektiv sammenkobling af det danske jernbanenet med det øvrige europæiske jernbanenet. Vor kontakt til den tyske regering om udbygningen af jernbanestrækningen mellem Hamburg og den dansk-tyske grænse skal ses som et eksempel herpå.

Målet er at styrke den internationale godstrafik med jernbanen og at sikre Danmarks adgang til det europæiske højhastighedsnet for persontog. Dermed opnås, at hele det skandinaviske område rykker tættere på Europa, samtidig med at der opnås miljømæssige fordele. DSB har sidste år indledt et samarbejde med de tyske baner om at belyse mulighederne for engang ad åre at indføre egentlige højhastighedstog med hastigheder på 200 km i timen eller derover mellem København og Hamburg samt mellem Jylland og Hamburg. Der vil være tale om elektrisk materiel, der er mindre forurenen-

de end de tilsvarende dieseltog. I første omgang sigter banerne på i midten af 1990'erne at indsætte IC3-toget mellem de nævnte byer.

På det mere hjemlige plan er det vigtigt at styrke mulighederne for at kombinere flere transportformer. DSB vil som bekendt indføre en helt ny og meget hurtig køreplan for fjerntog efter åbningen af den faste Storebæltsforbindelse. Ved de vigtigste stationer, knudepunkter, indrettes gode og attraktive parkeringsmuligheder for bilister og cyklister, der hermed let vil kunne stige om til toget.

Regeringen finder, at et vigtigt element ved etableringen af den faste forbindelse over Øresund er, at lufthavnen i Kastrup får direkte jernbanebetjening. Med gode omstigningsmuligheder mellem tog og fly i Kastrup opnås, at en væsentlig del af tilbringertrafikken til og fra lufthavnen vil foregå med tog. Med den faste Øresundsforbindelse opnås i øvrigt en langt mere ligelig fordeling mellem tog og bil, end der er i dag. I dag er der næsten seks gange flere passagerer med bil over Øresund end med tog. Med en fast forbindelse skønnes togtrafikken at være lige så stor som biltrafikken.

For kombitrafikken foregår der en stadig positiv udvikling. Siden midten af 1980'erne er der sket en vækst på vekselladsområdet svarende til mere end en tidobling. Også fremover vil det være af meget stor betydning og medføre stor vækst inden for dette område, især når vi sammen med tyskerne får forhandlet os frem til den dansk-tyske udviklingsplan for udbygningen af kapaciteten og elektrificeringen af strækningen til Hamburg.

Det allerede eksisterende samarbejde mellem de nordiske baner om kombitrafikken til og fra det øvrige Europa udbygges successivt i de kommende år.

Jeg skal her også gøre opmærksom på, at der i EF-Kommissionen arbejdes på at få medtaget kombinerede transportere som et selvstændigt projektområde. Kombitransporter forventes således berettigede til at opnå økonomisk støtte fra EF.

For banerne er det desuden vigtigt at få tilgodeset kombitransporterne ved at fjerne flaskehalsene på strækninger og på terminaler. Inden for den teknologiske udvikling af de danske jernbaner fortsættes arbejdet med bl.a. yderligere at styrke jernbanernes miljøfordel, ligesom DSB på alle områder i jernbaneproduktio-

[Trafikministeren]

nen tilstræber at minimere belastningen af miljøet. DSB deltager også sammen med de øvrige baner i EF i et samarbejde om et stort forsknings- og udviklingsprogram.

Med hensyn til det tredje hovedpunkt støtter vi særlig aktiviteterne og forsøg. Jeg kan her kort resumere, at transporthandlingsplanen foreskriver etablering af 4 egentlige puljer, nemlig en trafik- og miljøpulje til realisering af lokalhandlingsplanen, en pulje til støtte ved investeringer i energi og miljørigtige busser, en pulje til støtte for forsøg med alternative betjeningsformer for den kollektive trafik og endelig en pulje til støjbekæmpelse langs eksisterende hovedlandeveje og motorveje. For alle 4 puljer gælder, at aktiviteterne er planlagt til start i 1992.

Arbejdet på disse områder har derfor primært været af forberedende karakter. Bl.a. kan nævnes, at regeringen har igangsat et mindre udredningsarbejde til belysning af, hvilke teknologier det vil være mest udsigtsfyldt at satse på i forbindelse med investeringsstøtte til energi- og miljørigtige busser. Ligeledes er vi i færd med at udarbejde nærmere retningslinjer for de lokale handlingsplaners indhold og form, der eventuelt kan støttes via trafik- og miljøpuljerne. En bevidst planlægningsindsats i byområder er af stor betydning for opfyldelse af handlingsplanens intentioner om forbedring af bymiljøet. Trafik- og miljøpuljer vil få en central rolle i dette arbejde. Der pågår for tiden forhandlinger med forskellige organisationer om udformningen af retningslinjerne for administrationen af de forskellige puljeordninger.

Regeringen betragter skatte- og afgiftsmæssige tiltag som væsentlige virkemidler til at realisere trafikhandlingsplanens intentioner. Omlægninger i retningen fra faste afgifter til variable afgifter vil mere effektivt motivere dels til anvendelse af energibesparelserne, besparende køretøjer og transportformer, dels til forbedret kapacitetsudnyttelse. Det er regeringens generelle politik ikke at forhøje det samlede skatte- og afgiftstryk. Vi ønsker ligeledes at give erhvervslivet rimelige konkurrencevilkår i forhold til udenlandske virksomheder. Omlægning af skat og afgift på transportområdet skal derfor både ses i lyset af målsætningen om formindsket miljøbelastning, i lyset af intentionerne om skatte- og afgiftstrykket og i lyset af ønsker vedrørende erhvervslivets konkurrenceforhold.

Den danske regering arbejder aktivt i EF for harmonisering af brændstofafgifterne på højt niveau. For tiden er der stor aktivitet på dette område. Bl.a. kan nævnes, at der fra Kommissionen foreligger forslag om harmonisering af dieselolieafgiften på niveauet omkring 2 kr. pr. liter. Danmark går ind for en dieselafgift på et højt niveau. På grund af den gældende refusionsordning vil en sådan afgiftsindførelse uden refusion betyde en meget kraftig stigning af brændstofomkostningerne. Af hensyn til transporterhvervenes konkurrenceforhold er det derfor vigtigt for regeringen at se dette forslag i sammenhæng med de forslag, der ligeledes er fremsat, om køretøjsafgifter og vejafgifter.

Initiativerne omhandler oplysning og kampagnevirksomhed af vidt forskellig art, idet målgrupperne for oplysningsvirksomheden er meget forskelligartede. På den mere almene front er der i Energispareudvalgets regi gennemført kampaner, som sikrer bred påvirkning af holdningen til miljømæssigt rigtig adfærd og fornuftig anvendelse af biler. Vi planlægger flere kampaner med dette sigte. Specielt møntet på de professionelle vejbrugere har vi taget kontakt til en lang række erhvervsorganisationer for at drøfte mulighederne for en forbedring af kørselsundervisningen og efteruddannelsen med sigte på mere energi- og miljørigtig køreteknik og ligeledes drøftet, hvordan vi gennem ændret adfærd og forbedret kapacitetsudnyttelse kan begrænse denne del af transportsektorens energiforbrug og miljøbelastning. Undersøgelserne viser, at der er et ganske betydeligt potentiale for besparelser på disse områder. Det er derfor vigtigt at få et frugtbart samarbejde med erhvervsorganisationerne såvel på arbejdsgiver- som på lønmodtagerside for at udnytte disse muligheder, som både sikrer en forbedret kørselsøkonomi og skåner miljøet. Som tidligere nævnt finder regeringen, at opgaven med reduktion af transportsektorens energiforbrug og miljøbelastning er en væsentlig og langsigtet opgave. Derfor er det vigtigt at følge såvel den teknologiske som den trafik- og miljømæssige udvikling på området.

Regeringen er indstillet på som et led i opfølgning af handlingsplanen at afsætte midler til en forøget forskningsindsats på området og en øget statistikindsamling. Vi kan herved bedre se, hvilke resultater vi opnår ved transport-

[Trafikministeren]

handlingsplanen, og hvilke ændringer det set i lyset af denne rivende teknologiske udvikling på området kan være relevant at indføje i en eventuel senere revision af planen.

Afslutningsvis vil jeg sige, at vi med transporthandlingsplanen har taget hul på meget omfattende og langsigtede opgaver. En plan, som strækker sig over en så lang årrække som 40 år, må nødvendigvis på et tidspunkt være genstand for en fornyet vurdering, men foreløbig har vi i kraft af transporthandlingsplanen vedtaget en lang række aktiviteter, som mindst vil strække sig over 4-5 år ud i fremtiden. Det er regeringens holdning, at vi med denne plan har et godt redskab for de næste års arbejde på området. Derfor er det vigtigt, at vi står ved denne plan, således at vi har klare linjer for det videre arbejde.

Som nævnt indledningsvis vil der sidst på året tilgå Folketinget en mere omfattende statusrapport for arbejdet med opfølgningen af transporthandlingsplanen.

*Forhandling***Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg vil gerne takke ministeren for svaret på forespørgslen og også gerne kommentere enkelte af de ting, som ministeren var inde på, men først og fremmest vil jeg tillade mig her i denne omgang at slå fast, at jeg tror, at Danmark med denne transporthandlingsplan, som fremkom sidste år – hvor der i øvrigt også fremkom en energihandlingsplan her i landet – har placeret sig ganske pænt i den internationale debat om at begrænse energiforbruget generelt og især at begrænse miljøbelastningen fra energisektoren.

Men jeg tror også nok, at jeg må sige, at transporthandlingsplanen i meget høj grad bærer præg af gode hensigter og enkelte konkrete forslag om handling, men at der i øvrigt er behov for, at vi hele tiden strammer denne plan op, hvad ministeren da også selv var inde på. Dernæst tror jeg, at der er behov for, at vi nu får sammenarbejdet de to handlingsplaner sådan, at målsætningerne i energihandlingsplanen og målsætningerne i transporthandlingsplanen sammenvejes, og sådan, at det bliver helt krystalklart for os, at hvis vi svigter, om jeg så må sige, hvis vi firer lidt, trækker lidt i land i henseende til aktivitet på enkeltfelter, kan det betyde,

at vi på andre områder må stramme op. Jeg tror, at det er væsentligt, at vi får disse ting hægtet sammen, så vi har fuld klarhed over, hvad der sker, når ting ikke bliver gennemført med den hastighed, som trods alt også er beskrevet som en nødvendig ting i de to handlingsplaner.

Jeg bør for god ordens skyld sige, at denne forespørgsel er anmeldt i rette tid; den var anmeldt inden den 1. februar og er sat ind i den rækkefølge af forespørgsler, der i øvrigt var anmeldt, og finder så sted i dag. At der senere i dag kommer en forespørgsel yderligere, også om et hjørne af transportsektoren, har en helt anden historie, som vi vender tilbage til under den forespørgsel, men denne forespørgsel er rejst nu, fordi vi ønsker, at Folketinget i dag giver ministeren nogen hjælp og nogen støtte. Jeg tror, at enhver minister har brug for det, ikke mindst når man har at gøre med emner som dette, der er meget omfattende, og som kræver meget konsekvent handling af Folketinget.

Så har vi sat denne sag på dagsordenen i håb om, at vi kan afslutte med at vedtage en dagsorden, som er ministeren behjælpelig med at nå de mål, vi alle er enige om at vi skal nå, men vi har selvfølgelig også rejst debatten for at få anledning til at markere, hvilke ønsker vi har. Jeg håber, at andre partier benytter sig af den samme mulighed.

Jeg synes, at der er flere ting i den europæiske debat om transport, der bør vække dansk interesse. Det er faktisk sådan, at en række europæiske lande er meget mere transportbelastede, end Danmark er i øjeblikket. Derfor er det naturligt, at det er disse lande, der er længst fremme med forslag om, hvad man kan gøre.

Jeg minder om, at lande som Østrig og Schweiz er hårdt belastede transitlande i øjeblikket. Det er faktisk sådan, at det i Østrig er forbudt at køre om natten med lastvogne, der ikke er godkendt støjmessigt. I Schweiz er det forbudt at køre med lastvogne på over 24 tons. I Nordtyskland er det forbudt at køre med lastvogne i weekenden. osv. osv.

Jeg håber ikke, at vi i Danmark lader tingene skride så langt, at vi kommer ud i den type af restriktioner. Vi kan ikke se bort fra, at det er en nærliggende risiko. Jeg håber, vi er i stand til at tilrettelægge vores trafikpolitik sådan, at vi ikke kommer i den situation, og at vi i rette tid får drejet udviklingen. Vi ved jo godt, hvad det er, der skal til. Vi ved godt, hvad det drejer sig om.

[Bilgrav-Nielsen]

Vi ved, som det nu fremgår klart af et interview, der var med EF's trafikkommissær den 8. februar i Politiken, at det nu drejer sig om at sikre, at den fremtidige vækst i transporten hovedsagelig finder sted på jernbane og på skib.

Man kunne godt filosofere lidt over, om det nu er den linje, vi har lagt for vores trafikpolitik her i landet; at vi skal satse på jernbane og skib, for vi satser på veje og luftfart. Jeg tror ikke, det forholder sig sådan, at vi her har satset helt fornuftigt. Lad os nu se, hvor langt vi kan nå med en drejning af trafikpolitikken, som jeg tror er nødvendig.

Jeg vil godt lidt mere udførligt henvise til denne artikel fra Politiken den 8. februar, hvor kommissæren for EF's trafik som sagt er interviewet. Han fortæller her, at transporten nu bruger en tredjedel af Europas forurenende energi. Han fortæller, at det energimæssigt koster tre gange så meget at transportere en passager i bil som i tog. Han fortæller, at det bliver langt værre om få år.

Her kan vi konstatere, at det faktisk var sådan, at i midten af 1970'erne blev en tredjedel af alt gods sendt med jernbanen, to tredjedele med lastbil. Togets andel er over tyve år faldet til næsten en ottendedel af al transport; det går altså klart den gale vej.

Hvad er der i vejen med vores trafikpolitik, siden det klart går den gale vej? Der er det i vejen, at vi ikke politisk har villet en anden udvikling. Vi har ikke politisk villet satse kraftigt på at øge den kollektive godstransport, især over lange afstande. Vi har ikke klart og stærkt nok satset på, at større dele af transporten, især i storbyområderne, foregår med jernbane. Det er faktisk sådan, at vi har nedprioriteret anvendelsen af den kollektive trafik i Danmark.

Det synes vi i Det Radikale Venstre at vi skal ændre. Vi er naturligvis fuldt opmærksomme på, at der i øjeblikket er et forlig mellem en række partier omkring DSB's økonomiske rammer. Det gælder for 1990 og frem til og med 1993.

Men næste gang der skal skrives en finanslov, er vi midtvejs i dette aftaleforløb. Her mener vi, at der er behov for at foretage en justering. Vi mener helt klart, at ordningen var god, og at systemet er godt; vi bør etablere rammeaftaler af længere varighed om en så væsentlig organisation som DSB. Men vi tror, at indholdet trænger til at blive pudset op, ikke mindst set i lyset af de forestillinger om store og nye trafik-

projekter her i Danmark – det være sig broer, motorveje eller andet – man har. Vi mener, at det nu er vigtigt, at Folketinget udtaler sig om, hvorledes man ønsker det prioriteret. Det er jo som bekendt milliardbeløb, der her er på højkant. Det drejer sig også om, at vi i god tid, inden vi skal vedtage den næste finanslov, har afstukket linjerne for, hvorledes beløbene, de sparsomme beløb, skal fordeles. Det er hovedårsagerne til, at vi rejser denne debat.

For lidt mere udførligt at præcisere, hvad vi ønsker der skal blive resultatet, vil jeg tillade mig at fremsætte følgende forslag om motiveret dagsorden. Det er fremsat på vegne af Socialdemokratiet, De Konservative, Venstre, SF, Kristeligt Folkeparti og Det Radikale Venstre.

Indholdet af dagsordenen er som følger:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Folketinget konstaterer, at der af hensyn til nødvendige miljøforbedringer i trafiksektoren er behov for en konsekvent indsats, der sikrer, at jernbanen og de kollektive trafiksystemer får en stigende andel af gods- og persontransporten.

Folketinget pålægger derfor regeringen i forbindelse med den bebudede statusredogørelse vedrørende transporthandlingsplanen til efteråret at fremlægge forslag til en prioritering af de fremtidige trafikinvesteringer i Danmark, herunder:

- gennemførelse af elektrificeringen af hovedstrækningerne på jernbanenettet,
- indsatsen for at begrænse bilkørsel i byerne og
- sikringen af udbygningen af Københavns nærtratik.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 11).

Med disse bemærkninger håber jeg på Folketingets velvillige modtagelse af denne forespørgselsdebat og anmoder venligst om klare signaler.

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette dagsordensforslag indgår nu i forhandlingen.

Helge Mortensen (S):

Med denne forespørgselsdebat har vi taget

[Helge Mortensen]

lidt hul på diskussionen om den statusrapport, der skal komme til efteråret, og som også er indeholdt i redegørelsen af 10. maj 1990. Til gengæld har vi haft lejlighed til at høre, hvad vi kan kalde ministerens totredjedelsstatus på området, og samtidig får vi gennem debatten og den foreslåede dagsorden lejlighed til at udtrykke nogle forventninger til statusredegørelsen. Dem vil jeg beskæftige mig med.

Forventningerne kan kort udtrykkes i, at der samtidig med statusredegørelsen tilvejebringes en mere langsigtet plan, en prioritering om de fremtidige større og overordnede trafikinvesteringer i Danmark, der iagttager transporthandlingsplanen og dermed også effektiviserer transportsektorens energiforbrug og nedsætter trafikens miljøbelastning under ét.

Både af trafikpolitiske og af miljøpolitiske hensyn er det utrolig vigtigt, at vi som helhed kan forholde os til en udvikling, som kommer, og til de beslutninger, som følger af andre beslutninger, der træffes i Folketinget. Vi debatterer tit og ofte enkelte elementer i en sådan beslutning – også i dag senere på dagsordenen et element i en beslutning – men det er sjældent, at vi oplever den mere langsigtede diskussion og de konsekvenser, som den overordnede trafikstruktur og miljøhensyn medfører.

Socialdemokratiet mener, at det derfor er vigtigt, at vi til efteråret får en sådan samlet diskussion. Med trafikinvesteringer mener vi alle større trafikinvesteringer – det er jernbane, det er kollektive trafiksystemer, men det er også veje, havne og broer osv. – således at vi i Folketinget både kan se investeringsbehov og -rækkefølge og få et samlet billede af infrastrukturen, sådan som vi nu beslutter os til at den skal udvikle sig.

Et andet sigte er – det fremgår også af det dagsordensforslag, som hr. Bilgrav-Nielsen netop har fremsat – at sikre jernbanerne og de kollektive trafiksystemer – her tænker jeg navnlig på den kollektive trafik i bysamfundene – en fortsat stigende andel af gods- og persontransporten. Det er en politik, som Socialdemokratiet har forfægtet ved Storebæltsaftalen, ved Øresundsdiskussionen og også i den aftale, som hr. Bilgrav-Nielsen netop henviste til i begyndelsen af 1990 blev indgået om DSB imellem KVR-regeringen, Socialdemokratiet, Centrum-Demokraterne og Kristeligt Folkeparti. Den aftale udtrykker også en bevidst politisk indsats

for, at jernbanen sikres en større andel. Den sikrer også elektrificering til Odense. Den har også et videre perspektiv, sådan som ministeren var inde på, elektrificeringen til Padborg. Jeg anerkender, at der arbejdes intenst med at få denne del af løsningen med.

Men netop fordi denne udvikling ikke standser i 1993 og ikke standser ved de igangværende forhandlinger, må vi længere frem i perspektivet om elektrificeringen af det danske jernbanelenet.

For det første fordi det er nødvendigt af hensyn til miljøet, idet elektrificering er langt mindre miljøbelastende end dieseldrift. Miljøhensynet var da også hovedmotivet bag anlægsloven i 1979. Eldriften bruger ca. 20 pct. mindre primærenergi end dieselolie. Samtidig betyder eldrift selvfølgelig uafhængighed af en enkelt energikilde.

For det andet er elektrificeringen af det danske jernbanelenet en naturlig forlængelse af det moderne europæiske hurtigtogsnet.

For det tredje – men ikke mindre vigtigt – er det vigtigt for DSB i det fremtidige investeringsprogram og materielanskaffelsen, at overgangen til elektrificering på hovedstrækningerne – og med hovedstrækningerne mener jeg det, som fremgår af anlægsloven i 1979 – kan afvikles efter en plan, der rummer den fornødne politiske sikkerhed og investeringsvilje.

Med beslutningen om en fast forbindelse over Øresund slutes der et element til en trafikstruktur, som vi faktisk har arbejdet på siden 1960'erne, nemlig den struktur, der kobler Danmark på den internationale transportåre, der går igennem Danmark, igennem Storebælt og ned til Tyskland. Det er vigtigt for at udnytte disse investeringer rationelt, at hele landet får adgang til denne trafikåre. Det gælder altså både i Østdanmark og på Fyn, men det gælder også i Nord-, Midt- og Vestjylland, som skal have let adgang til denne internationale trafikåre, både når det drejer sig om jernbane, og når det drejer sig om veje. En planlægning og prioritering af de fremtidige investeringer i Danmark bør altså også omfatte vejområdet. Vi kommer ikke uden om, at det både af nationale og af regionale og erhvervsmæssige hensyn er nødvendigt, at vejnettets infrastruktur får tilslutning fra den øvrige del af Jylland og herunder også de jyske havne.

[Helge Mortensen]

Det er i handlingsplanen forudsat, at der skal ske miljøforbedringer i byområderne. Jeg vil gerne sige, at virkemidlerne, sådan som vi ser det her, er at begrænse bilkørslen i byerne gennem en investering i de mere miljøvenlige kollektive trafiksystemer, men det er også et spørgsmål om en bedre trafikplanlægning og om at lette cyklisterens vilkår, bl.a. ved anlæg af cykelstier. Jeg vil også godt nævne, at et af de områder, hvor elektrificeringen af jernbanerne navnlig har en stor effekt, er i forureningen i byområderne, både hvad angår emission, og hvad angår støjgener.

For hovedstadsområdet vedkommende afventer vi den rapport, som kommer fra det udvalg, som er omhandlet i DSB-forliget, det såkaldte Würzenudvalg. Det vil kunne danne grundlag for, at ministeren på dette område i forbindelse med statusrapporten til efteråret også kan sikre en udvikling i hovedstadsområdet for den kollektive trafik vedkommende.

Men det er givet, at en udvikling af det kollektive trafiksystem i byerne også kræver investeringer, ikke alene i København, men også i andre byområder. I handlingsplanen er dette også nævnt, og det er i den forbindelse også nævnt, at spørgsmålet om omlægning fra dieselolie til f.eks. mindre forurenende gas i busserne vil være et vigtigt element, men det kræver jo også investeringer.

Med hensyn til en skatte- og afgiftsomlægning på drivmidlerne vil jeg tilkendegive, at der selvfølgelig er et overordnet hensyn at tage til den danske transportbranches konkurrencedygtighed i forhold til udlandet. Derfor er jeg tilfreds med, at ministeren også tilkendegav, at man søger et afgiftsniveau på et højt niveau igennem EF.

Men der er også et andet hensyn at tage, og det er hensynet til den kollektive trafik, der bl.a. gennem takstpolitikken skal kunne konkurrere med privatbiler. Denne takstpolitik er afgørende for, at vi får en udvikling, sådan som vi ønsker det, med en stimulering af den kollektive trafik. Derfor må en afgiftsomlægning tage hensyn til den kollektive trafik enten i selve dens udformning eller i form af kompensation.

Jeg vil afslutningsvis takke ministeren for den besvarelse, der er givet i Folketinget; der var mange forsøg på at skitsere de spørgsmål, som kommer op i statusredøgørelsen, frem for konkrete løfter på nuværende tidspunkt, men

anderledes kan det jo heller ikke være. Jeg skal på mit partis vegne selvfølgelig anbefale, at der stemmes for den af hr. Bilgrav-Nielsen foreslåede dagsorden her, idet den udtrykker konkrete initiativer, der må tages i forbindelse med statusredøgørelsen for transporthandlingsplanen.

Aagaard (KF):

Jeg skal indledningsvis takke ministeren for besvarelsen af forespørgslen fra Det Radikale Venstre og give vores støtte til denne besvarelse. Det Konservative Folkeparti vedstår altså fortsat den opbakning, vi sidste år gav til den daværende regerings transporthandlingsplan for miljø og udvikling, og jeg skal i øvrigt henviser til de bemærkninger, vor daværende ordfører, den nuværende trafikminister, den 18. maj fremsatte på Det Konservative Folkepartis vegne.

Men vi har altså nu 10 måneder senere en ny forhandling her i Tinget. Selv om udviklingen løber stærkt og landet har fået en ny regering, er vi tilfredse med ministerens tilsagn om i slutningen af dette år at tilstille Folketinget en statusbeskrivelse over det arbejde, der er blevet udført omkring gennemførelsen af planens mange aktiviteter, hvoraf mange jo først startes her i 1992.

Fra ministerens besvarelse vil jeg nu fremføre nogle enkelte elementer. Udfordringen for os i Det Konservative Folkeparti ligger i at reducere transportsektorens energiforbrug og miljøbelastninger uden at ødelægge erhvervens konkurrenceevne. Det vil jeg vende tilbage til lidt senere, men kan i øvrigt henviser til de krav, vi her i Danmark allerede har indført for såvel person- som lastbiler, og som bestemt ikke er ubetydelige set i miljøets perspektiv.

På jernbanetrafikkens område giver vi fortsat støtte til en styrket placering i trafikbilledet. Det vil nu ske løbende efter indsættelsen af IC 3-togene, efter etableringen af den faste forbindelse over Storebælt og ad åre efter indsættelsen af egentlige højhastighedstog. Vi har store forventninger til ministerens forhandlinger med hans tyske kollega om elektrificeringen og udbygningen af banestrækningen fra Odense via grænsen til Hamburg; der ligger heri en række perspektiver, som absolut må realiseres. På godstransportområdet kan vi helhjertet give støtte til en fortsat udbygning af kombitrafikken, som op igennem 1980'erne har haft en sær-

[Aagaard]

deles positiv udvikling; det er vi ikke i tvivl om i høj grad skyldes et konstruktivt og fremadrettet samarbejde mellem de private vognmænd og DSB. Men opgaven i de kommende år bliver at få fjernet mange af de flaskehalse, der findes såvel på strækningerne som på terminalerne.

Hvad angår de skatte- og afgiftsmæssige tiltag, kan vi også støtte bestræbelserne for at omlægge faste afgifter til variable afgifter for herved på en effektiv måde at motivere til anvendelse af energisparende køretøjer og transportformer. Men jeg vil gerne understrege, at vi fortsat står for en sænkning af det samlede skatte- og afgiftstryk for dermed at sikre erhvervene så gode konkurrencevilkår som overhovedet muligt.

Det siger jeg også med baggrund i forlydenheder om, at 500 køretøjer, svarende til 15 pct. af de danske eksportlastbiler, inden udgangen af 1991 formodentlig vil være registreret uden for Danmark, primært i Tyskland og Luxembourg. Årsagen er primært disse landes lempeligere skatteregler og et generelt lavere omkostningsniveau. Efter vor opfattelse er det en uholdbar situation med den række af konsekvenser, en sådan udflagning vil medføre såvel for den enkelte vognmand som for samfundet, og vi er parate til at behandle disse forhold snarest.

Vi ser opgaven med at reducere hele transportsektorens energiforbrug og belastning af miljøet som en spændende opgave, men også en udfordring. Vi mener, at det er vigtigt nøje at følge de resultater, som den teknologiske udvikling giver på dette område.

Vi er også parate til at støtte en øget indsats på det forskningsmæssige område. Endelig vil vi gerne sige, at vi kritisk vil vurdere de delresultater, der opnås på området, forstået på den måde, at det på lang sigt kan blive nødvendigt med justeringer og ændringer i den plan, vi indtil videre er enige i skal danne grundlag for det videre arbejde.

Endelig vil jeg gerne understrege, at vi i Det Konservative Folkeparti ikke ser løsningen af miljøproblemerne på transportområdet alene som en offentlig opgave. Der er brug for en generel holdningsændring i hele vort samfund, såfremt målsætningerne om at nedbringe transportsektorens forurening væsentligt skal kunne opfyldes.

Det er på den baggrund, at vi i Det Konservative Folkeparti kan anbefale, at man stemmer for den foreslåede dagsorden.

Svend Heiselberg (V):

Det er måske noget overraskende, at De Radikale, få måneder efter at de er gået ud af regeringen – og som stod bag den handlingsplan, der blev drøftet for mindre end et år siden eller rettere: den 18. maj 1990 – har så stor trang til at markere sig på trafik- og miljøområdet. Det er derfor også glædeligt, at ministeren, som han har gjort her i dag, kan gentage de mange miljøvenlige skridt, der er taget i de senere år, og samtidig på regeringens vegne har udtrykt god vilje til at følge samme linje op.

Venstre ønsker en udbygning af vores vejssystem, således at vi får trafikksikre veje og får et miljøvenligt trafiksystem, det vil sige, at vi fortsætter med at føre trafikken uden om byerne. Vi er åbne over for, at vi i visse byer begrænser biltrafikken. Vi er tilfredse med, at DSB med de nye IC3-tog har gjort det kollektive trafiksystem mere attraktivt. Og vi ønsker at følge den udvikling, dog uden at lægge hindringer i vejen for en fornuftig biltrafik.

Vi er tilfredse med den udvikling, der sker for kombitrafikken; det vil aflaste vore veje og muliggøre, at DSB her får en mere rentabel drift.

Vi ser med interesse på den udvikling, der vil ske, når den faste forbindelse over Storebælt er færdig. Her tror vi, at det vil føre til en forøget trafik for banen, og der vil uden tvivl være indenrigsflyruter, som ikke længere kan fortsætte med de mange afgang. Så Storebæltsforbindelsen vil tjene de synspunkter, som nogle giver udtryk for at have: mere kollektiv trafik, mindre forurening både fra skibe og fra fly. Vi er tilfredse med, at ministeren arbejder stærkt for elektrificering af vore tog.

Men lad mig til sidst sige, at i hele denne udvikling ønsker vi ikke at bringe den private transportsektor i en situation, hvor den ikke kan klare sig i konkurrencen med de øvrige EF-lande eller med nationale subsidier for at subsidiere den kollektive trafik.

Vi er i Venstre tilhængere af, at der er fornuft bag handlingen. Som sagt er det ikke længe siden, at vi har haft debatten, som De Radikale selv stod bag, så derfor skal jeg tilslutte mig ministerens besvarelse af redegørelsen, som dækker regeringspartierne.

Tommy Dinesen (SF):

Da Folketinget sidst diskuterede trafikministerens redegørelse om en transporthandlings-

[Tommy Dinesen]

plan, var alle ordførere enige i de mange gode ting, der er i planen, og det er man tilsyneladende stadig væk.

Planen er blevet til som en opfølgning af Brundtlandrapporten. Den er en samlet fremstilling af transportsektorens miljøpåvirkninger og et forsøg på en målsætning for at nedbringe energiforbruget og forureningen. I rapporten bruges begrebet »en bæredygtig udvikling«, og det lyder da smukt. Hermed menes en udvikling, der tilfredsstiller dagens behov uden at ødelægge fremtidige generationers muligheder for at tilfredsstille deres behov.

De Radikale skal derfor ikke have utak for at rejse denne debat – tværtimod – og jeg var meget enig i de argumenter, der kom fra den radikale ordfører, hr. Bilgrav-Nielsen. For handlingsplanen mangler præcisering af, hvad vi i Danmark bør gøre for at leve op til den handlingsplan, hvis intentioner næsten alle partier er enige om nødvendigheden af.

Transportsektoren leverer sit væsentlige bidrag til drivhuseffekten. I Danmark regnes tallet for at være 15 pct. af det, der udspys til luften over os. Det kommer især fra dieseldrevne last- og personbiler.

SF har flere gange foreslået bompenge for at tvinge bilisterne over i den kollektive trafik. Ikke fordi vi hader bilisterne – bilen er nok kommet for at blive – men fordi det er nødvendigt. Det er en nødvendighed, hvis ikke vi om få år skal stå med de samme trafikale forureningsproblemer, som de fleste storbyer i den industrialiserede verden slås med.

Vi må tage højde for disse ting, inden problemerne bliver næsten uløselige. Sidste sommer var Trafikudvalget på en tur til flere europæiske storbyer. Vi så problemerne i Lyon og Paris, hvor man nu skal til at investere i dyre undergrundsbaner. I Basel havde man løst problemet ved at indføre billig kollektiv transport for dermed at holde bilerne ude af byen. De løsninger er bestemt ikke gratis. I Grenoble havde man satset på de elektriske, næsten lydlose sporvogne. Men alle steder var der en helt klar erkendelse af problemets alvor.

Det samme kan siges om et møde, som hr. J. K. Hansen, hr. Aagaard og jeg selv deltog i i Bruxelles, hvor det viste sig, at samtlige trafikpolitiske ordførere fra hele Europa var enige i, at det, man burde satse på, var togtrafikken. Der er ingen, der i dag tør satse på vejtrafikken;

det er togtrafikken, det gælder, med baggrund i den forurening, der findes, med baggrund i de miljøbevægelser, græsrodsbevægelser, der alle steder prøver på at bekæmpe bilismen, i hvert fald som en forureningsfaktor.

I Danmark regner man med, at 70-80 pct. af byernes forurening stammer fra bilerne, og denne forurening må nedbringes. Også storbyen København står over for store trafikproblemer. En løsning trænger sig på, og en beslutning må træffes inden længe. Især er der stort behov for en modernisering af S-banenettet, og midlerne hertil må findes.

SF's forslag om at lade prisen på bilernes registreringsafgift være afhængig af den grad, hvormed de belaster miljøet, fik her i salen en velvillig behandling. Det forslag sammen med forslaget om bompenge peger i den rigtige retning.

Vi ser også gerne forøgede afgifter på dieselolie til biler for at tvinge forbrugeren over i benzin- eller gasdrevne biler. Ligesådan ser vi gerne, at de kollektive trafikselskaber i fremtiden satser langt mere på miljøvenlige busser eller elsporvogne. SF forestiller sig, at en sådan omstilling – og den er dyr – skal finansieres af den forhøjede afgift på diesel til biler. Endvidere mener SF, at rygraden i den landsdækkende trafik for gods og passagerer skal foregå med jernbane.

Vi er enige med regeringen i, at dobbeltsporene fra Vamdrup til grænsen bør lægges hurtigst muligt. Denne flaskehals har igennem mange år bidraget til væksten i lastbiltrafikken; der føres betydelig mere gods over grænsen med lastbiler end med tog, og tyskerne har simpelt hen måttet lukke for lastbiltogene i weekenderne. Vi ser det som en dårlig og forkert trafikplanlægning og ser gerne EF-midler brugt til etableringen af disse dobbeltspor.

Det samme gælder for elektrificeringen af jernbanerne, der nu er stoppet i Odense. Finansloven for 1990 indebærer stop for videre elektrificering; den har SF ikke del i. Men det virker helt forkert, når eller hvis Storebæltstogdelen bliver færdig i 1993, at kun regionaltogene og godstogene skal køre elektrisk, mens fjerntogene til Jylland fortsat skal bestå af IC3-dieseltog. Denne finanslovbeslutning har medvirket til elektrificeringens dårlige rentabilitet; det siger sig selv.

[Tommy Dinesen]

Som der står i redegørelsen for elektrificeringsprojektet fra december 1989, side 3: »Ved hovedstrækningen igennem Danmark fra København via Storebælt-Padborg kan DSB tilbyde særlig hurtig, stabil og miljøvenlig transittrafik igennem Danmark til gavn for erhvervslivet ikke bare nord og syd for, men også i Danmark, og med mindst mulige miljøgener i forhold til andre transportmuligheder.« Hvad dælen nøler vi efter?

Det siges endvidere i rapporten, at elektrificering vil blive et led i en sammenhængende baneinfrastruktur til resten af Europa bl.a. til de franske højhastighedstog TGV.

SF mener, at elektrificering skal fremmes. Alt taler simpelt hen derfor.

Skibstrafikken har sin force ved at være billig og ikke særlig energiforbrugende, når der sejles med store laster. F.eks. belaster et skib med 60.000 t korn i hvert fald ikke landevejstrafikken, hvorimod transporten af samme mængde korn vil fylde landevejene med 3.000 osende lastbiler.

Men også inden for søfarten sker der nye ting, som burde støttes, måske med en emissionsafgift på skibe til gavn for dem, der lever op til de nye krav. F.eks. bygger både A. P. Møller og Tankskibsrederiet Herning nu olietankskibe med dobbelt bund, som skal øge sikkerheden i forhold til olieudslip, således at vi undgår miljøkatastrofer med olieudslip som f.eks. den, »Exxon Valdez« forårsagede i Alaska. Men vi vil også overveje at støtte brugen af lettere olier til skibenes maskiner med en emissionsafgift.

Skal man endelig kritisere transporthandlingsplanen, er det specielt cykelafsnittet, der står svagest. Set med baggrund i de summer, samfundet investerer i vejanlæg og parkeringspladser til bilerne, må man nok sige, at cyklisterne stadig er trafikplanlægningens stedbørn. Det kan ganske vist være vanskeligt at etablere cykelstier i gamle bydele med smalle gader, men det kan dog godt med lidt god vilje lade sig gøre. I betragtning af at cyklen er vort sundeste transportmiddel, hvis ellers ikke cyklisterne lunger fyldes med udstødningsgasser, bør der planlægges helt bevidst til fordel for cyklisterne, f.eks. cykelruter, hvor bilerne ikke har adgang.

DSB har taget initiativ til en styrkelse af cyklismen ved at give adgang for cykler i visse

tog. Men mange steder i landet er cykelopbevaringsmulighederne stadig for dårlige ved stationerne.

SF vil støtte alle cykelfremmende foranstaltninger, sådan som vi altid har gjort.

Tilbage står nu flytrafikken, der er såvel støjforurenende som energiforbrugende. Med flyene er det ligesom med bilerne; de er ikke til at afskaffe. Flyene er det hurtigste transportmiddel, vi har til lange afstande. I fremtiden må flytrafikken regne med stor konkurrence; således vil indenrigsflyvningen få konkurrence fra de faste forbindelser på Storebælt. Ligeledes vil udbygning af elnettet til togene gøre det muligt at køre med TGV-tog til alle større byer i Europas centrum på langt kortere tid end i dag, hvis ellers det bliver vedtaget.

SF mener, at der inden for en kort årrække må sættes kraftigt ind over for flystøjen, der er en voldsom lydforureningskilde for såvel mennesker som for dyr.

Konklusionen er: SF vil helt og fuldt støtte alle foranstaltninger, herunder gerne afgifter på de mest forurenende fremdrivningsmidler, til gavn for miljø, dyr og mennesker, for derved at leve op til Brundtlandrapportens intentioner om vor fælles fremtid. Og SF støtter det dagsordensforslag, der er fremsat af hr. Bilgrav-Nielsen.

Ole Donner (FP):

Jeg skal indledningsvis takke ministeren for redegørelsen. Der var mange positive ting i ministerens redegørelse. Der var også ting, som Fremskridtspartiet ikke umiddelbart kan gå ind for. Derfor vil jeg starte med at sige, at Fremskridtspartiets holdning til forslaget om motiveret dagsorden, stillet af næsten samtlige andre partier her i dette Ting, er, at det kan vi ikke støtte.

Vi er meget kede af, at der fra borgerlig side er opbakning til en dagsordenstekst som den, der ligger på bordet her i dag, og jeg citerer fra dagsordensforslaget: »Folketinget konstaterer, at der af hensyn til nødvendige miljøforbedringer i trafiksektoren er behov for en konsekvent indsats, der sikrer, at jernbanen og de kollektive trafiksystemer får en stigende andel af gods- og persontransporten.«

Det er et afsnit, som Fremskridtspartiet under ingen omstændigheder kan støtte. Har man helt glemt, at der her i landet foregår en meget

[Ole Donner]

stor lastvognstrafik? Vi har erhvervsvognmænd, der kører masser af valuta ind til Danmark. Har man helt glemt skibstrafikken? Har man helt glemt luftrafikken? Vi er absolut ikke enige i dette afsnit.

Længere nede i dagsordenen står der: »indsatsen for at begrænse bilkørsel i byerne«. Også her må Fremskridtspartiet melde fra. Det kan ikke være rigtigt, at vi her fra Folketingets side vil gøre en kæmpeindsats for, at man ikke skal kunne køre i bil i byerne.

Jeg skal samtidig meddele, at Fremskridtspartiet ikke har noget ønske om at fremsætte et eget dagsordensforslag. Vi mener ikke, at der er nogen grund til at spille for galleriet, når vi ved, at hele det samlede Folketing står bag den foreslåede dagsorden; men det er beskæmmende set med vores øjne, at de borgerlige partier står bag sådan et dagsordensforslag.

For at få en bedre transporthandlingsplan i Danmark mener Fremskridtspartiet, at man først og fremmest skulle afskaffe en del af de restriktioner, der er. Vi mener, at der f.eks. inden for lastbiltrafikken er en lang række restriktioner. Der er alt for meget bureaukrati omkring papirudfyldelse, der er køre-/hviletidsbestemmelser, der er fartskrivere og grønne tilladelser og mange, mange andre besværligheder. Det mener vi i Fremskridtspartiet at vi hellere burde tage fat i og hjælpe trafikken på den måde.

Vi mener også, man burde sikre lastbiltrafikken, at den ikke får den unfair konkurrence fra f.eks. DSB, som den får. Man burde tværtimod forkæle det erhverv, fordi de jo netop kører så meget udenlandsk valuta hjem. Og som jeg sagde før, kan vi ikke støtte initiativer om at lægge mest muligt gods over på jernbanetrafikken til fordel for de andre trafikformer, som jeg nævnte. Vi mener altså, at man bør erkende, at lastvogne og skibe er de bedst egnede på mange områder.

Hvad angår persontrafikken er Fremskridtspartiet indstillet på at medvirke til at skabe en større sikkerhed i trafikken; det kan mange gange gøres for små penge. Vi kender den sort plet-registrering, der finder sted i kommunerne, hvor man mange gange for små midler kan sikre, at man får nedsat ulykkestallet. Det er initiativer, som Fremskridtspartiet støtter.

Vi vil også gerne være med til at mindske forureningen, både luftforureningen og støjforureningen, men i den forbindelse er der mange

og svære overvejelser at gøre, for hvis man foretrækker benzinbiler frem for dieslbiler, så medfører det, at benzinbiler bruger mere energi og dermed er en dyrere transportform i forhold til dieslbiler. Men ulempen ved dieslbiler er, at deres udstødning indeholder stoffer, som er kræftfremkaldende. Derfor kan det være svært at vurdere, hvilken brændstofform der er den bedste. Men – som det også er sagt tidligere her i dag – ved hjælp af vores afgiftssystem har Folketinget en mulighed for at påvirke, i hvilken retning det skal gå.

Luftforureningen, støjforureningen og energiforbruget er blevet væsentligt nedsat i de seneste år, og det vil også ske fremover. Bilernes motorer bliver bedre og bedre, både for så vidt angår lavere brændstofforbrug og bedre støjdæmpning, og det er derfor medvirkende til, at vi får en mere miljøvenlig transport.

Fremskridtspartiet vil vente spændt på udspillet fra regeringen, og som jeg sagde i min indledning: Der er en del af de initiativer, som regeringen kommer med, vi kan støtte, men der er også en del, vi ikke kan støtte.

Arne Melchior (CD):

Det er en rigtig drøvtyggerdebat, vi fører her i dag. Flere af ordførerne har allerede nævnt, at transporthandlingsplanen var til grundig behandling herinde i Tinget den 18. maj.

Af det hidtil sagte fremgår det, at der ikke er sket noget nyt, som kunne meddeles, oplyses, vurderes i dag; men der er jo altså nogle, der skal have det to gange, før det fungerer og siver ind, og så stiller vi da selvfølgelig op.

Forespørgeren, hr. Bilgrav-Nielsen, sagde, at han ville gerne støtte ministeren. Jeg er sikker på, at ministeren er ydmygt glad for denne støtte. Det fremgik imidlertid ikke af ministerens tale – og det kan jeg godt forstå – at han skulle have brug for den støtte. For jeg har ikke på fornemmelsen, at trafikministeren eller regeringen har været en pind i tvivl om, hvad der blev diskuteret i fjor, eller hvad KVR-regeringens transporthandlingsplan indeholdt. Ministerens redegørelse var fyldestgørende og beviste, at han vidste nøjagtig, hvad regeringen vil, og at dette er i overensstemmelse med, hvad Folketinget gav udtryk for i maj i fjor at det vil.

En af de korteste boganmeldelser, der er skrevet i dansk litteraturs historie, lød sådan: »Denne bog indeholder meget, som er nyt, og

[Arne Melchior]

meget, som er godt. Desværre var det gode ikke nyt og det nye ikke godt.«

Man kan sige om trafikministerens redegørelse – som jeg skyldigst takker for; når han nu er blevet tvunget til at afgive den, så kan det vel ikke gøres bedre – at der ikke var noget nyt, og det kunne der heller ikke være; men det gamle, der var, var godt. Og så var det jo altså ikke engang så gammelt, for det var en gentagelse af, hvad vi alle sammen stod her og sagde i fjor. Jeg er sikker på, at trafikministeren ved, hvad han vil og skal, og han har redegjort for, hvad de næste 4-5 år skal gå med af de ca. 40 år, som transporthandlingsplanen i sin fulde konsekvens spænder over.

For CD er der ikke tale om et enten-eller mellem den ene og den anden trafikform. Jeg tillod mig engang at formulere transportens tre hovedbud ved at nævne ordene: sikkerhed, fremkommelighed og valgfrihed. I disse par ord skal jeg især lægge vægt på det sidste, altså valgfriheden, skønt den ikke er vigtigere end sikkerheden og fremkommeligheden. Og jeg vil gerne sige, at for os er der altså ikke tale om enten den ene form eller den anden form.

Jeg ved godt, at CD i sine 17 leveår er blevet kaldt bilistpartiet. Bare alle Danmarks bilister havde fundet ud af det. Så ville bilister have bedre kår, for så ville CD have mange flere stemmer, flere mandater her i Tinget, end vi faktisk har. Vi mener ikke, at én bil skal koste tre bilers pris. Vi mener, at bilister ikke yderligere skal straffes, idet de i forvejen betaler mere end 100 pct. brugeroverbetaling i forhold til, hvad de koster samfundet, når alle udgifter regnes med, til vejanlæg, vejvedligeholdelse, også afledte udgifter af enhver art.

Trods det at vi altså er pro bilen, er vi sandelig ikke anti jernbanen. Man kan bare spørge jernbanevæsenet, om CD i de år, hvor CD havde trafikministerposten, lagde hindringer i vejen for jernbanedriften her i landet. Det var faktisk en CD-trafikminister, der havde den glæde at tage beslutningen om IC3-toget og holde det over dåben. Det er vi pro, og det er det bedste, der er sket for jernbanens muligheder i fremtiden, så længe jeg lever.

Vi er sikre på, at jernbanen vil få en positiv fremtid, en stigende andel af den stigende mængde personer og gods, der er at transportere. Og den er relativt meget trafiksikker, den er miljøvenlig, og den er også prisbillig, især når

det gælder de længere afstande. Derfor tror vi på dens konkurrencedygtighed.

Men det skal sandelig ikke ske på bekostning af Danmarks sensationelt dygtige, også konkurrencedygtige, vognmandserhverv. Transporten på lastbil skal ikke lægges hindringer i vejen. Dør til dør-transporten for både gods og mennesker er i årtier, hvor vi betaler milliarder til kollektiv jernbanetraffic – og det skal vi blive ved med at gøre, og det gør man i alle lande – alligevel valgt af et meget betydeligt antal af dem, der skal transporteres eller skal have noget transporteret, fordi dør til dør-transporten har så indlysende praktiske fordele. Selv vor tidligere kollega fru Margrete Auken, der ellers plejer at brillere ved debatter af denne art, fortalte for nylig i en offentlig debat, at hun såmænd også har en bil. Selvfølgelig har hun det.

Det er altså ikke et enten-eller. CD vender sig imod bompenge, mod at parkeringsafgifterne sættes yderligere i vejret, mod at byernes kerner skal lægges døde til fordel for andre former. Vi tror på, at den nærmeste fremtid har både rene biler med sig og vil bringe elbilens endelige gennembrud for de ting, den så bliver god til.

Vi går altså ind for alt dette i valgfrihedens navn. Det er ikke Folketinget, der kan afgøre, hvad der er mest konkurrencedygtigt, og hvad der er mest hensigtsmæssigt i den enkelte situation.

For fuldstændighedens skyld skal jeg sige, at vi også går ind for cykler og cykelstier. Jeg har været medlem af Dansk Cyklist Forbund i masser af år. Vi går også ind for, at folk, der vil gå, skal have lov til at gå i sikkerhed. Vi går også ind for bustrafik og for flytrafik. Alle de ting, som menneskelig snilde har opfundet, skal naturligvis have mulighed for at eksistere på fair og rimelige vilkår.

Hr. Tommy Dinesen nævnte den rejse, vi var på i fjor forår til en række byer, og jeg vil fra den rejse gerne nævne, at vi i Basel så en ganske sensationel ting. Jeg skrev om det i Politiken, men enten er der for få, der læser den avis, eller også er de ikke rigtig opmærksomme, når de læser den.

I Basel har man indført abonnementskort, som ikke er personlige, således at de bærer navn og foto af ejeren af dette abonnementskort. Det er et ihændehaverpapir, således at et måneds- eller kvartals- eller helårsabonnementskort kan skifte i et firma eller i en familie

[Arne Melchior]

eller mellem venner. Når en er bortrejst eller syg eller slet ikke skal bruge det den dag, kan vedkommende overlade det til en anden. Det har vist sig i Basel at give den kollektive trafik ganske store fremskridt med hensyn til antallet af borgere, der benytter denne form.

Jeg vil gerne anmode trafikministeren om at udruste en mindre ekspedition af trafikskaber, naturligvis også fra DSB og fra hans eget ministerium, til at tage ned til Basel og på stedet overbevise sig om de gode virkninger til fordel for den kollektive trafik, dette system har. Der er virkelig noget at lære dér.

Jeg skal til slut forholde mig til den foreslåede dagsorden.

Hr. Ole Donner tog fejl i, at hele Folketinget i øvrigt står bag ved den. CD er ganske vist et af de såkaldt borgerlige partier, men vi står altså ikke bag den dagsorden, hr. Ole Donner. Vi er ikke forslagsstillere til den, og vi agter ikke at stemme for den, men vil formentlig stemme blankt af den årsag, at den ikke flytter noget som helst eller nogen som helst en halv meter frem. Vi kan jo heller ikke vedtage en dagsorden om, at det er den 19. marts i dag, selv om det vistnok passer. Og lige så overflødig er det at vedtage en dagsorden i dag, der bekræfter, at det, Folketinget stort set var enig om i maj 1990, er man stadig væk enig om i marts 1991.

Det er en slags paradeforestilling, der ikke tjener noget andet formål end at retfærdiggøre en overflødig forespørgsel. At der så er et par sætninger i den, vi i givet fald ville have lavet om, er jo ligegyldigt, når vi hverken er forslagsstillere til den eller stemmer for den.

Jeg tror, at ministeren ligesom transport-handlingsplanen er fuld af god vilje. Både han og planen må så finde sig i, at der er noget, der hedder det levende liv, og som ikke gør alting så let, at det kan puttes i dagsordener. Derfor: Tillykke til dem, der vedtager den, og så går vi forhåbentlig snart over til den sag, som dagen mere er viet til, og som spændingen vel mere koncentrerer sig om.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg beder hr. Arne Melchior undskylde, at jeg havde overset, at Centrum-Demokraterne ikke er med på det dagsordensforslag. Det glæder mig, at Centrum-Demokraterne står udenfor, og jeg glæder mig til sammen med hr. Arne

Melchior at forsøge at gøre den plan bedre, når den kommer.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg synes, det var mange ord at bruge på en komplet overflødig debat. Der blev i hvert fald brugt ti minutter.

Der er jo kommet en ny regering, så derfor er det vel nogenlunde i orden, med det, der foregår her i Folketinget, at den nye regering får at vide, hvad det nye Folketing står for.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Tommy Dinesens korte bemærkning kan man vist kalde en rigtig Dinesen.

Skulle det være sådan, at når man rejser en efter min subjektive mening overflødig debat, så må de, som ikke mener, at den debat i dag havde værdi, ikke benytte lejligheden til at markere deres standpunkt? Det vil altså sige, at de, der er årsag til, at Folketinget bruger tid på noget, som vi altså anser for overflødig, skal have hele taletiden, de skal have talerstolen for sig selv, mens vi andre bare har at tie stille eller gå op og markere et minut. Det kan da ikke være spor rimeligt.

Hr. Tommy Dinesen havde en bemærkning mere, men nu ser jeg, at han har markeret på ny. Så vil jeg gemme mit svar på den til anden runde.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg håber, det interesserer hr. Arne Melchior selv, hvad hr. Arne Melchior siger. Ellers står det sløjt til.

Hr. Arne Melchior harcelerer over, at vi er nogle stykker her i landet, der mener, at den danske transportsektor har nogle problemer i sig, hvis den fortsætter med at udvikle sig som hidtil. Det affejer hr. Arne Melchior ved at sige, at der skal være plads til stigende biltrafik, stigende togtrafik, stigende færgetrafik, skibstrafik, lufttrafik og alt det dér.

Sådan er det med Centrum-Demokraternes snak: Mere af det alt sammen. Helt uansvarligt, helt uanvendeligt i øvrigt, hvis man skal planlægge en fornuftig trafikpolitik. Men jeg kan sige, at det ikke er nyt for Folketinget at høre den

[Bilgrav-Nielsen]

slags fra Centrum-Demokraterne. Så jeg takker for, at Centrum-Demokraterne ikke stemmer for dagsordenen.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det, hr. Arne Melchior ligesom lagde op til, var, at nu fik man luftet de gamle heste, som har gået i stalden.

Jeg var ikke ordfører, da vi sidst diskuterede dette. Da vi sidst diskuterede dette, var det en redegørelse, ergo var der ikke noget dagsordensforslag. Debatten sidste gang endte med en diskussion mellem et par af Tingets ordførere, som kom til at dreje sig om, hvor meget dieselbiler på 6 t belaster vejene og sådan noget.

Jeg synes, at denne debat har været god. Jeg synes, den har givet en god udmelding om, hvad partierne står for, også hvad hr. Arne Melchior står for.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Tommy Dinesen ville i sin første korte bemærkning retfærdiggøre forespørgslens betydning med, at vi har fået ny regering.

Jamen den transporthandlingsplan, der spørges efter i forespørgslen, var jo KVR-regeringens handlingsplan. Det behøver vel ikke at afprøves, at K og V står ved den handlingsplan, som de selv har været med til at forelægge for et år siden. Så vidt jeg erindrer, var trafikministeren i den daværende regering også konservativ.

Der har ikke været mindste antydning i noget, der er sagt af den tidligere eller den nuværende trafikminister eller af regeringen eller af Det Konservative Folkeparti eller af Venstre, af, at der er sket nogen ændring. Derfor er der ikke nogen begrundelse for at spørge til det i en hel debat. Det kan man spørge efter i et onsdagsspørgsmål.

Om det er gamle heste, jeg har luftet? Ja, det er da muligt. Jeg ved ikke, hvor nye hr. Tommy Dinesens synspunkter er. De er vel ikke fra efter jul eller fra efter maj 1990. Hvis mine argumenter ikke er nye nok, så tåler de nok i den retning sammenligning med andre argumenter, også dem fra Socialistisk Folkeparti.

Så siger hr. Bilgrav-Nielsen, at der er nogle, der interesserer sig. Jo, man kan interessere sig

for mange ting uden at rejse forespørgsel om det. F.eks. landets forsvar, landets politi, landets undervisningsvæsen interesserer Centrum-Demokraterne, mig og sikkert mine kolleger i partierne og de enkelte politikere. Men derfor rejser vi ikke ustandselig forespørgsler på et tidspunkt, hvor vi ikke selv har noget nyt at komme med, og hvor der ikke er sket nogen ændring i noget, der kun er 9-10 måneder gammelt.

Det er det, jeg mener med det, hr. Bilgrav-Nielsen. Om det er uansvarligt eller uanvendeligt, overlader jeg helt til hr. Bilgrav-Nielsen skøn. Når han takker mig for, hvordan vi stemmer, så vil jeg sige: Åh, det var alt for meget.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg tror, det er rigtigt, at vi dermed kan slutte de korte bemærkninger i denne omgang.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Kristeligt Folkeparti vil også gerne starte med at takke ministeren for de oplæg, der kom, hvor vi jo godt kender det meste fra vores tidligere debatter.

Det er meget spændende, når vi har trafikdebatter, for i bund og grund er vi nok ikke så uenige. Vi er måske uenige om nogle få ting, men jeg tror, vi er enige om i hvert fald, at vi som trafikanter, og det gælder, enten vi er til fods eller på cykel eller i bil eller i tog, eller hvad vi er, skifter med det. De fleste af os har for at komme herind i dag brugt mange forskellige transportmidler. Det siger bare til os, at det er væsentligt, når vi laver transportplaner, at finde ud af, at vi ikke kan fremhæve det ene frem for det andet.

Det, der er væsentligt ved trafik, og nu kan vi tage vejtrafikken først, er selvfølgelig, at vi får nogle gode veje, og det betyder, og det er vi enige i, at vi skal have udbygget vores motorvejsnet. Det er der nogle der mener kan være overflødig, men det betyder faktisk, at vi kan få en del tung trafik derover, og det betyder større sikkerhed.

Nu taler vi med Brundtlandrapporten som baggrund om miljø og den slags ting, men det er også meget væsentligt, at vi taler om menneskeliv. Skader på mennesker i trafikken er jo en meget, meget stor udgift, og derfor er det væsentligt, at vi sørger for, at vores veje er udbygget sådan, at de er så sikre som overhovedet muligt.

[Inger Stilling Pedersen]

Vi mener i Kristeligt Folkeparti, at vi skal have Midtjylland med, at vi må have motorvejs- og motortrafikvejssystemet udbygget vestpå. Jeg kunne egentlig godt tage banerne med med det samme, for det er også galt med banetrafikken vestpå, hvor vi ved, at industriområderne udvikles, og hvor det kan være svært at komme af med gods. Det har vi nok forsømt en hel del, for det er også sådan, at trafik og erhverv hører nøje sammen.

Vi vil gerne have vores udlandsgæld bragt ned. Vi vil gerne alle sammen i arbejde, vi har alle sammen nogle ønsker i den retning. Det betyder også, at vi må udbygge på trafikområdet, på transportområdet.

Vi mener i Kristeligt Folkeparti, at det er meget væsentligt, at vi får så meget som muligt af trafikken over på godstog, det vil sige det gods, der skal fragtes langt. Det gods, der kun skal fragtes kort, kan det ikke være rimeligt at man først skal køre i lastbiler, så en lille strækning i tog og så igen over. Det er alt for besværligt. Når det drejer sig om lange stræk, er det hensigtsmæssigt, at vi sørger for, at det kommer over på godstog. Der vil blive nok for vores vognmænd at køre med endda.

Vi må også have et sådant aspekt ind, når det gælder vognmændene, som dieselaftgiften. Kristeligt Folkeparti kan godt gå ind for en dieselaftgift, hvis man holder vognmændene skadesløse.

Men det er en illusion at tale om, at vi ensidigt i Danmark kan indføre en afgift, mens de øvrige EF-lande ikke gør det. Det gælder vel i alle sammenhænge, når vi snakker om vores erhvervsliv, at når vi er i EF, ja, så er vi dér, og vi bliver nødt til konkurrencemæssigt at sikre dansk erhvervsliv lige vilkår. Så kan det ikke nytte noget, at vi sidder med nogle fine illusioner herhjemme og tror, at vi kan klare det hele. Vi bliver nødt til at være realistiske. Det mener vi også fra Kristeligt Folkepartis side er nødvendigt.

Det er meget vigtigt, at vi sigter på alle trafikanter. Der er talt meget om cykler. Det er også en god ting på mange områder. Det er også sagt, at vi skal lave cykelstier. Kristeligt Folkeparti har selv et større beløb hertil med på finansloven. Men vi skal også have lidt realisme i det og lave cykelstierne dér, hvor det er nødvendigt. Når vi ikke har råd til at lave cykelstier i hele Danmark på én gang, må vi prioritere og

se på, hvor der er størst behov, hvor effekten er størst.

Det gælder på hele trafikområdet. Når vi ikke står med alle milliarderne til at klare det hele på én gang, ja, så bliver vi nødt til at prioritere og se på, hvor vi får størst virkning af det. Det er det, vi gør bl.a. i Færdselssikkerhedskommissionen, hvor vi kommer med oplæg og siger: Hvor får vi den største effekt af det, vi gør?

Vi ser da meget gerne, at vi får så få biler som muligt ind i byerne, men her må man også se på handelen. Når jeg skal ned og handle i byen, så går jeg ikke ind i en forretning, der ligger langt fra en parkeringsplads, hvis jeg skal bære tunge ting. Det vil sige, at man flytter meget af handelen ud til de store OBS, og hvad de hedder, der ligger uden for byerne, sådan at det kommer til at gå ud over de handlende i byen. Derfor må man sikre, at der er en mulighed for at komme ind.

Nu er der jo forskel på København og en provinsby. Det er klart, at en by som København er meget stærkere belastet, og dér kan man lave helt andre ordninger.

Vi ved godt, at forureningen i byerne er meget stor, men jeg tror også, at det er nødvendigt, at man tænker realistisk.

Og så vil jeg gerne slå et slag for bilen, for bilen er en nødvendig ting for mange mennesker. Jeg plejer at sige, at jeg ønsker, at alle småbørnsfamilier var ejer af en sådan, når de skal ud at rejse med 2-3 børn eller på indkøb og skal have stabler af bleer, og hvad man ellers skal have med. Det skal stables op på cyklen, og det er næsten til fare for trafikken og for de børn, der måske sidder bagpå.

Bilen skal bare bruges med fornuft. Det er vigtigt, at vi bruger tog, offentlige transportmidler over lange stræk. Men så snart det drejer sig om mindre afstande, er det en god ting at have bilen. Og hvad med alle de områder, hvor man ikke har nogen offentlig trafik, hvor der ingen offentlige rutebiler kører lørdag og søndag, eller hvor der måske kun er ganske få afgang?

Derfor bliver vi, som andre ordførere har sagt, nødt til i en trafikplanlægning at se på alle transportformer og se, hvilken prioritet de skal have. Der er forskel på, om det er Vestjylland eller København. Der er også forskellige aldre. Der er jo nogle, der er ikke kan køre bil længere og kørekortet bliver taget fra dem, eller de vælger selv at stoppe med at køre bil, når de når en

[Inger Stilling Pedersen]

vis alder. Derfor er det også vigtigt, at vi udbygger den offentlige trafik.

Kristeligt Folkeparti er meget indstillet på, at vi virkelig skal prøve på at finde det bedste samspil. Vi taler ikke om forøgelse af alle former, men om, at vi prøver på at finde en prioritering, der tilgodeser de enkelte former og dermed også de enkelte brugere, der er meget forskellige.

Jeg kan sige om dagsordenen, at vi stemmer for den. Det gør vi, fordi de intentioner, der ligger i den, mener vi godt kan forenes med vort synspunkt.

Trafikministeren (Ikast):

Jeg vil gerne takke alle ordførerne for tilslutning til redegørelsen. Det er jo ikke hver dag, man samler hele Folketinget om en sag som denne.

Jeg forstår, at vi her i Folketinget, der har arbejdet med trafikken i mange år, har et godt og alsidigt kendskab til alle trafikformer, og vi er nok også alle sammen stolte af det.

Danmark er et trafikland. Vi har en vognmandsbranche, som er noget af det bedste, der overhovedet findes i Europa. Vi har en jernbane, der ikke mindst efter IC3-togenes indførelse er blevet en af dem, man virkelig lægger mærke til ude i verden. Vi har et antal luftfartsselskaber i dette land, som nyder stor respekt ude i verden. Vi har en skibstrafik, der nyder meget stor respekt overalt i verden og går på alle have-
ne.

Der var nok en misforståelse hos hr. Ole Donner, der mener, at man lige pludselig vil til at flytte og lave om og mærke pengene, at vi ikke står ved det, der kører i dette land. Men hvis man lægger nøje mærke til det, vil man se, at der er så stor en godsmængde, der skal flyttes, og persontrafik, at der bliver brug for alle trafikformerne. Også jernbanerne, hr. Ole Donner, er vi nødsaget til at tage med i fremtiden. Man må se på de fordelingstal, der gælder inden for de forskellige trafikformer. Der er en skævhædning i dette.

Så vil jeg gerne sige tak for støtten til at få en løsning igennem med min højtærede kollega i Tyskland, således at vi får elektrificeringen gennemført fra Odense og direkte til Hamborg, at vi får udvidelse af sporene. Jeg håber, at jeg kan leve op til Folketingets tillid og få det gennemført snarest muligt.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Også her i anden omgang vil jeg godt sige tak til ministeren for nogle gode signaler, men som jo altså desværre ikke er nok. Jeg håber, at der bag de gode signaler er en aggressiv indstilling til at gå i gang med de meget vanskelige opgaver, vi har med at gøre.

Jeg deler for så vidt det synspunkt, ministeren giver udtryk for i henseende til, at andre lande har meget at beundre os for, måske også at være lidt misundelige på os for. Og ministeren nævner nogle ting.

Det, der er afgørende, er, at vi ikke forbliver i denne selvtilfredshed med situationen. Vi fornemmer allerede nu på en række punkter, at vi får vanskeligheder i transportsektoren.

For at der ikke skal herske nogen misforståelser, vil jeg godt sige, at også jeg har fundet ud af, at der er biler her i landet. Hr. Ole Donner anklager os for ikke have fundet ud af det og derfor ikke have nævnt det i dagsordenen. Jo, dagsordenen er faktisk et konkret udtryk for, at vi mener, at der er problemer med de biler, vi har her i landet.

Jeg mener, det er meget vigtigt, at vi er klar over, at med den nødvendige brug af bilen, som man i et moderne land som Danmark har, er vi nødt til at sikre en prioritet. Det er sygetransport, sikkerhedstransport, det er kollektiv transport af børn, ældre. Det er erhvervstransport i bysamfund, uden for bysamfund. Bilen er nødvendig.

Men hvis ikke vi er parate til at begrænse den øvrige del af biltrafikken, sådan at der er plads til den nødvendige biltrafik, så kommer vi hurtigt ud i mosen.

Jeg har set et tal – jeg ved ikke, om ministeren er i stand til at korrigere mig eller bekræfte, hvad jeg siger – der siger, at mindre end 40 pct. af al biltrafik i Danmark har noget at gøre med kørsel fra hjem til arbejde, altså nødvendig bilkørsel for så vidt. Resten skulle være fritidskørsel. Det siger noget om, at vi er i færd med at lægge belastninger ind, således at den nødvendige kørsel bliver ladet i stikken.

Jeg vil godt spørge ministeren mere konkret om et par ting.

Når ministeren har arbejdet med disse langsigtede planer, som jeg er enig med ministeren i vigtigheden af, så må det være væsentligt, at man har et ordentligt statistisk grundlag for sin virksomhed. Er det korrekt, hr. minister?

[Bilgrav-Nielsen]

Man gør i Ingeniørens Ugeblad nr. 11 – det er såmænd det seneste – opmærksom på, at vi ikke siden 1986 har foretaget nogen opdatering af trafikdata af den type, der er nødvendig for hele tiden at kunne vurdere: Hvordan bruger vi bilen? Hvornår? Er det fornuftigt på den måde, vi gør det? Osv., osv. Jeg troede, at det var en selvfølge, at man havde et sådant opdateret system, som man hele tiden kunne forholde sig til.

Derudover vil jeg selvfølgelig godt rette en generel tak til dem, der har støttet dagsordenen, ikke mindst til hr. Svend Heiselberg. Nu glemte hr. Svend Heiselberg at nævne, at han støttede dagsordenen, men det ved jeg at han gør. Det overrasker mig lidt, at hr. Svend Heiselberg så holder den tale, han holdt. Den var ikke helt afstemt med dagsordenen. Hr. Svend Heiselberg gjorde den samme fejl som andre ordførere – hr. Arne Melchior især, men også hr. Ole Donner – at tale om, at dette nok var en overflødig diskussion, spild af tid, De Radikales griller, og hvad ved jeg.

Jeg minder igen om, at det er et år siden, transporthandlingsplanen blev lagt frem, og ingen skal bilde mig ind, at det ikke kræver månedlig, ugentlig, ja næsten daglig konkret indsats fra en ministers side, hvis vi bare tilnærmelsesvis skal nå de mål, der er sat i denne handlingsplan. Jeg er lykkelig over, at hr. Arne Melchior ikke er trafikminister i dag. Så er jeg sikker på, at vi ikke nåede de mål, vi skal nå.

Det afgørende er, at vi klart bakker op omkring det arbejde, og ministeren skal vide, at vi kommer igen. Om et halvt år skal ministeren lægge sin redegørelse frem, og nu ved han ifølge denne dagsorden, hvad vi vil se meget konkret efter i oplægget.

Vi vil se efter, om der er noget, der øger den kollektive trafiks andel af såvel gods- som persontransporten. Det er nu en betingelse, ministeren skal leve op til. Det er en konkretisering af, hvad der før er sagt.

Der står endvidere, at det skal sikres, at der bliver begrænset bilkørsel i byerne, sådan at der er plads til den nødvendige bilkørsel, og at der skal ske en udbygning af Københavns nærtrafik.

Om det sidste – det er jo ikke det mindst spændende – ved vi, at uanset hvor god den rammeaftale er, mange partier har om DSB's økonomi, og som 1. januar 1992 er halvgående,

så er der ikke fem øre til forbedring af S-togs-trafikken i den plan. Jeg mener, at det er meget store millionbeløb, vi kommer til at mangle på de offentlige budgetter for at få udskiftet det forældede materiel, der køres med på S-togs-linjerne i dag.

Dernæst beder jeg om, at man lægger mærke til, så man ikke bliver grusomt overrasket, måske endda rystet, når vi når frem til efteråret og vi skal til at gøre op og tage stilling ud fra denne dagsordens pålæg, at her er der altså en kraftig stimulering af Københavns nærtrafik i øvrigt, og det gælder også trafikken til og fra Amager.

Hvis nu den rapport fra Würztenudvalget, som kommer her 1. april, lægger op til en finansieringsform for store investeringer i trafik til og fra Amager, som ikke kan realiseres, fordi de er behæftede med en ny byudvikling på Amager, som Folketingets flertal forhåbentlig og formentlig vil vende sig imod, hvordan skal man så finansiere de strækninger til Amager, det gælder om at etablere, som allerede er nødvendige i dag? Det må man så gøre på en anden måde, og det fremgår af dagsordenen her, at midlerne skal tilvejebringes.

Jeg siger ikke, at det under alle omstændigheder skal være midler på de offentlige budgetter. Vi er åbne over for, at man kan finde andre veje, andre måder at finansiere også jernbanesystemer på, hellere end gerne. Vi vil også gerne være med til at diskutere andre måder at organisere jernbanedriften på, og vi har intet imod, at man overvejer at udskille eksempelvis gods-transporten på bane i et aktieselskab, hvori staten indgår sammen med private, f.eks. vognmænd. Vi er åbne over for den slags overvejelser.

Men der står i denne dagsorden, som Folketingets store flertal – minus hr. Arne Melchior og hr. Ole Donner – stemmer for om lidt, at tilvejebringes pengene ikke, som det bliver foreslået i Würztenudvalgets rapport, så må vi gå en anden vej, for opgaven skal løses.

Jeg er overbevist om, at der her vedtages en dagsorden, som trækker lange spor og kraftigt vil øge den kollektive trafik og vil gøre det nødvendigt, at vi allerede med finansloven for 1992 skal afsætte større beløb – endda betydeligt større beløb – end der er angivet på de overslagstal, der af den eksisterende finanslov kan læses om forventningerne til 1992 – i hvert fald til 1993 og 1994. Her drejes udviklingen,

[Bilgrav-Nielsen]

sådan at vi måleligt år for år kan se, at den kollektive trafik skal have en større del af al transport, af den simple grund at vi i Danmark ellers bliver kvalt i biltrafik, som andre europæiske lande er ved at opleve det.

Helge Mortensen (S):

Når jeg tager ordet her i anden omgang, skyldes det, at jeg gerne bl.a. over for hr. Arne Melchior vil understrege, at der faktisk i denne dagsorden tillægges den statusredegyrelse nogle større forventninger, end ministeren ellers kunne hæfte til statusredegyrelsen til efteråret, nemlig at der kommer en prioritering af de store, overordnede trafikinvesteringer for fremtiden; det gælder også veje og den kollektive trafik. Men jeg tror, det er vigtigt, at vi får en samlet diskussion om disse spørgsmål, både af hensyn til trafikpolitikken og den måde, vi binder landet sammen på, og af hensyn til miljøpolitikken, sådan at vi får diskuteret det i en sammenhæng.

Det er et af de pålæg, der kommer i denne dagsorden, som ikke var i dagsordenen af 18. maj 1990. Det er derimod jernbanetrafikken. Derom siger dagsordenen fra den 18. maj 1990, at forliget om Storebæltsforbindelsen og DSB-aftalen fra januar 1990 arbejder i retning af, at større mængder af godstrafikken kommer på jernbanen, og det er hr. Arne Melchior jo i øvrigt ikke uenig i, idet han har sagt her, at det er en udvikling, som kommer.

Men denne dagsorden går også videre end den aftale. Hvad skal der ske efter 1993 på dette område med elektrificeringen af jernbanen? Jeg tror, det er vigtigt både af hensyn til DSB's indkøbspolitik, som jeg var inde på i mit første indlæg, og af hensyn til miljøet at vide, at der eksisterer et perspektiv for elektrificeringen af jernbanenettet i Danmark, også efter at aftalen udløber i 1993. Det er forventninger, der knyttes til den dagsorden, som vi nu vedtager, og det er derfor, jeg synes, det er rigtigt, vi i denne forbindelse giver ministeren det pålæg samtidig med statusredegyrelsen at orientere om de overvejelser, man gør sig om trafikinvesteringerne i fremtiden.

Tommy Dinesen (SF):

Når man taler om den dagsorden, der foreligger, synes jeg, det er interessant, at der står, at jernbanen og de kollektive trafiksystemer får

en stigende andel af gods- og persontransporten i fremtiden. Det er jo det, det hele drejer sig om, og det er måske det, hr. Arne Melchior, når det kommer til stykket, er uenig i. Det har været nævnt nogle gange, at EF gør en indsats, og i TV-Avisen i går kunne man se, at det gjorde de, for de gennemfører nogle begrænsninger med hensyn til udledningen.

Samme EF forekommer mig dog også at være en af de store skurke, når det drejer sig om lastbiltransporten, fordi de støtter lastbiltransporten, hvorimod de ikke støtter jernbanen. Hvis f.eks. en lastbil kommer fra Nordjylland, kan den få støtte til at tage 20 t korn ned til Fredericia Havn, selv om man godt kunne have omlastet det andre steder. Jeg tror, det er millioner af kroner, man her bruger på at subsidiere lastbilerne. Jeg tror ikke, det bliver nemt; der vil komme en stor modstand imod denne motiverede dagsorden, når den endelig skal udmøntes.

Flere af ordførerne har været inde på, at der skal nogle flere veje i Midt- og Nordjylland, og hvad ved jeg. Sagen er jo imidlertid den, at Storebæltsforliget har gjort – og det er vedtaget af de samme ordførere, der har bedt om flere veje – at der ikke er råd til at bygge flere veje i dette land. Jeg synes, at en af de store fejl, der er lavet med Storebæltsforliget, er, at man ikke i stedet for fik lavet en aftale om dobbeltspor og elektrificering til Hamborg, da man lavede Storebæltsforliget, for så havde man haft fat i tyskerne på daværende tidspunkt, hvor de gerne ville have Storebæltsforbindelsen. Nu står vi altså i den situation, at vi alle sammen kan bakke op om trafikministerens indsats på dette område, og så må vi håbe, at det bliver til noget på et senere tidspunkt.

(Kort bemærkning).

Inger Stilling Pedersen (KRF):

I anledning af de sidste bemærkninger om vejene vil jeg gerne gøre opmærksom på, at planlægningen af vejnettet rækker meget langt frem i tiden, og når Storebæltsforliget udløber, skal vejnettet i Midtjylland og Nordjylland være udbygget. Men samtidig må vi se i øjnene, at Århus, som jo er landets næststørste by, i høj grad mangler forbindelser, fordi det er en god havn, man har, til områderne i retning af Herning. Derfor er der brug for, at vejene derovre bliver opprioriteret, og det samme gælder vejene

[Inger Stilling Pedersen]

ne til Esbjerg Havn. Når industrien skal udbygges og vi gerne vil have de områder med, så er vi nødt til at sørge for, at varerne kan komme derfra. Og det er ikke bare vejene, der skal udbygges, det er, som jeg nævnte, også togtrafikken, så en del af godset kan komme med tog f.eks. til Århus Havn.

Ole Donner (FP):

Jeg vil gerne takke hr. Bilgrav-Nielsen for de uddybende bemærkninger, der kom om dagsordensforslaget. Det viser desværre, at jeg har forstået teksten rigtigt. Hr. Bilgrav-Nielsen nævnte en række eksempler på, hvad der fortsat kunne befordres med bil: sikkerhedstransport, brand- og redningstransport m.m., men det var helt klart, at man vil begrænse den transport, der foregår med lastvogne, og lægge den over på jernbanen – man vil altså simpelt hen styre transporten. Det viser, at vi har forstået dagsordensforslaget rigtigt, og derfor må jeg fastholde, at vi under ingen omstændigheder kan støtte det.

I øvrigt gjorde hr. Bilgrav-Nielsen sig skyldig i en lille fortalelse måske, idet han sagde, at hr. Ole Donner havde gjort sig skyldig i nogle misforståelser og talt om, at det var en overflødig debat. Nej, det var ikke mig, der sagde det, det var hr. Arne Melchior.

Men på opfordring fra Det Radikale Venstre vil jeg gerne sige, at jeg mener, det var komplet overflødigt af De Radikale at rejse denne forespørgselsdebat; det kan kun skyldes, at De Radikale har behov for at markere sig. En sådan forespørgsel forsinker den plan, der skal laves. Og VKR var selv med til at lave planen i sin tid. Derfor mener jeg helt klart, at det, Det Radikale Venstre har gjort i dag, er spil for galleriet.

Jeg vil gerne takke ministeren for hans bemærkninger. Af dem fremgik det, at ministeren fortolker dagsordensforslaget anderledes end Det Radikale Venstre. Ministeren sagde tydeligt, at han fortsat ville være med til at sikre, at der var lastbiler, skibe og lufttrafik i større udstrækning. Derfor mener jeg, at der er håb forude, når planen kommer, selv om denne dagsorden nu bliver vedtaget af alle partier med undtagelse af CD og Fremskridtspartiet, idet der åbenbart er et stort fortolkningsproblem med hensyn til selve dens ordlyd.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg henstiller, at der bliver mere ro i salen, også herovre til højre for mig.

Arne Melchior (CD):

Jeg finder anledning til på CD's vegne her i anden runde at gøre det helt klart, at når vi ikke er medforslagsstillere til dagsordenen og ikke stemmer for den, men forholder os blankt til den, har det ikke det mindste at gøre med manglende tillid til trafikministeren, for en sådan tillid har vi og viser vi regelmæssigt.

Alle trafikministres skræk, hr. Bilgrav-Nielsen, opfordrede trafikministeren til at anlægge en aggressiv stil. Med det gode kendskab, jeg har til vor trafikminister igennem mange år, tror jeg, det vil ligge hans natur fjernt. Men jeg vil da gerne udtrykke det håb, at han, som altid, vil optræde besindigt, og det er nok noget lidt andet end aggressivt.

Hr. Bilgrav-Nielsen var så venlig at omtale mine 4 år som minister for offentlige arbejder. Jeg skal gøre hr. Bilgrav-Nielsen opmærksom på, at jeg på intet tidspunkt i løbet af de fire år savnede fuld og rigelig parlamentarisk dækning for det, som jeg på den daværende firkloverregerings vegne foretog mig, herunder sætningen af IC3-togene, som sammen med den faste forbindelse over Storebælt er en vigtig del af . . .

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Det skulle ikke være nødvendigt gentagne gange at opfordre til mere ro i salen.

Arne Melchior (CD):

. . . Jeg skal blot gentage, at tilkomsten af IC3-togene og den faste forbindelse over Storebælt netop giver jernbanetrafikken en historisk ny chance i det danske samfund. Og den politik står der altså ikke Det Radikale Venstres navn på, men derimod den daværende firkloverregerings og Socialdemokratiets. Det samarbejde har været et meget frugtbart trafikpolitisk samarbejde, og det vil det også nok fortsat være.

Jeg vil gerne sige tak til hr. Helge Mortensen for det udmærkede forsøg, han gjorde på at forklare, hvorfor dagens dagsorden alligevel har nogen betydning. Jeg respekterer hr. Helge Mortensens trafikpolitiske synspunkter og den måde, han fremlægger dem på. Jeg havde og har altså den opfattelse, at dagsordenen ikke

[Arne Melchior]

havde været nødvendig for at give den senere på året forventede trafikpolitiske redegørelse fra trafikministeren den bredde og fylde og prioritering, som vi alle forventer af den, men o.k., sket er sket, vi mødes ved debatten om den redegørelse, som vi så får sidst i året 1991.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 11 af Bilgrav-Nielsen (RV), Helge Mortensen (S), Aagaard (KF), Svend Heiselberg (V), Tommy Dinesen (SF) og Inger Stilling Pedersen (KRF) (se foran)

vedtoges med 111 stemmer (S, KF, V, SF, RV og KRF) mod 8 (FP); 4 (CD) stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Forespørgsel nr. F 14:

Forespørgsel til trafikministeren og miljøministeren:

»Hvilke oplysninger kan regeringen give om de igangværende forhandlinger om en fast forbindelse over Øresund?«

Af Helge Mortensen (S) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 12/3 91. Fremme af forespørgslen vedtaget 14/3 91).

Begrundelse

Nyrup Rasmussen (S):

I Socialdemokratiet er vi tilhængere af en fast forbindelse mellem København og Malmø, hvis den udformes miljømæssigt rigtigt og bliver betalt af brugerne.

De seneste par år har vi ivrigt drøftet sagen gennem vores medlemsdebatter om ja eller nej til forbindelsen i det hele taget og til, om det både skulle være en bane og en vejforbindelse.

Debatten mandede den 7. april sidste år ud i en klar flertalsbeslutning i Socialdemokratiets hovedbestyrelse for en kombineret forbindelse. Vi har med anmeldelsen af denne forespørgselsdebat til trafikministeren og miljøministeren haft ét hovedformål: at give Folketinget og offentligheden baggrunden for en principiel

stillingtagen. Derfor har vi også insisteret på, at alle de trafik- og miljørapporter, som regeringen har ansvaret for, bliver offentliggjort som baggrund for vores stillingtagen.

Jeg håber, debatten munder ud i en positiv beslutning om at søge at nå en aftale med Sverige, fordi en sådan fast forbindelse vil være til stor fordel for Danmark. Vi håber samtidig, at der bliver fastsat klare danske betingelser for aftalen og for anlægget.

Lad mig nævne betingelserne med det samme. Forbindelsen skal betyde en samlet nettoforbedring af miljøet i Storkøbenhavn. De lokale miljømæssige gener ved anlægget må mindskes mest muligt. Forbindelsen skal betales af trafikanterne, ikke af skatteyderne. Den kollektive trafik skal styrkes og begunstiges maksimalt både gennem takstpolitikken og gennem en systematisk indsats for at få omlagt den tungere godstrafik fra lastvogne til togtransport. Den tunge trafik skal ledes uden om København og dermed danne grundlag for godsbaneringen DanLinks nedlæggelse til gavn for Københavns borgere og miljøet. Anlægget skal ejes og styres af den danske stat i samarbejde med den svenske stat.

En Femernforbindelse kan ikke komme på tale i sammenhæng med Øresundsbeslutningen. Det er vor grundholdning, at først når der er gennemført grundige undersøgelser, og først når der er bygget en elektrificeret 2-sporsjernbane fra Odense til Hamborg, kan vi tage stilling til spørgsmålet om Femernsundforbindelsen.

Under disse betingelser bør Danmark sige klart ja til en fast forbindelse.

Jeg vil gerne gøre et par bemærkninger om, hvorfor vi egentlig grundlæggende mener det. Det er perspektivet, der er det centrale for os. For det første, fordi denne beslutning i virkeligheden drejer sig om de bedst mulige udviklingsbetingelser, vi kan tilrettelægge for Danmark og hovedstaden for 1990'erne. Vi ser det som et vigtigt led i indsatsen for at give nyt liv og udvikling i et sammenhængende hovedstadsområde, hvor Østersøens vigtigste internationale kulturelle, økonomiske, erhvervs- og beskæftigelsesmæssige knudepunkt kommer til at ligge netop her med et stort opland både i Vest og i Øst.

For det andet knyttes Norden og Centraleuropa sammen med effektive trafikforbindelser,