

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

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 129:**

*Forslag til sølov.*

Af industriministeren (Trøjborg).

(Fremsat 15/12 93. Første behandling 13/1 94. Betænkning 8/2 94).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

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

Ingen bad om ordet.

*Afstemning*

§§ 1-519

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

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) Forhandling om redegørelse nr. R 9:**

*Trafikministerens trafikpolitiske redegørelse »Trafik 2005« af 15. december 1993.*

(Redegørelsen anmeldt 15/12 93. Redegørelsen givet 15/12 93. Beslutning om forhandling 20/1 94).

*Forhandling*

**J.K. Hansen (S):**

»Trafik 2005« – jeg har givet den overskriften »En overordnet trafikplan, der skaber overblik og sammenhæng i de trafikpolitiske beslutninger på tværs af sektorer«.

Hovedformålet med »Trafikplan 2005« har været at få et overblik og samtidig få skabt sammenhæng i de trafikpolitiske beslutninger på tværs af de forskellige sektorer. Jeg må sige, at det nu virkelig er lykkedes. For første gang i en lang årrække har vi i Folketinget fået fremlagt en redegørelse og en trafikplan, der rækker århundredet ud og et stykke ind i det næste. Vi har et redskab, vi har et stykke værktøj, der giver os muligheder for at træffe de rigtige beslutninger, alt afhængigt af den økonomiske vækst og mængden af transportarbejder, der samfundsmæssigt er nødvendige. Trafikplanen når samtidig hele vejen rundt om elementerne i trafikpolitikken og påvirkningen af mennesker og miljø.

Nogle ville måske mene, at hverken den trafikpolitiske redegørelse eller »Trafikplan 2005« indeholder konkrete initiativer med f.eks. etablering af nye trafikåre i form af veje og andet i bestemte geografiske områder. Det gør planen ikke, det gør redegørelsen ikke, og det skal den heller ikke gøre.

Derimod inddrager plan og redegørelse konsekvenserne af eksisterende trafikpolitiske beslutninger økonomisk og miljømæssigt. Med »Trafik 2005« slår regeringen fast, at det er dens holdning at skabe en bæredygtig trafikpolitik, et bæredygtigt trafiksystem og samtidig et effektivt og fleksibelt transportsystem. Samtidig formuleres en strategi for, hvorledes miljøenergimål skal nås, og hidtil har vi jo ikke haft sådanne mål klart formuleret.

Trafikplanen indeholder fem overordnede strategier for ovennævnte mål: for det første påvirkning af trafik- og transportarbejdets omfang og fordeling af transportmidler, for det andet forbedring af alternativerne til biltransport, for det tredje begrænsning af forureningsproblemerne, for det fjerde en nyorientering af trafikinvesteringerne og for det femte styrkelse af planlægning og forskning på trafikområdet.

Hvis vi blot ser på bilens andel af transportarbejdet, er den stærkt stigende, og det vil den

[J.K. Hansen]

fortsat være frem til århundredeskiftet, såfremt der ikke foretages politiske indgreb. Samtidig må det konstateres, at den kollektive transportandel vil falde i samme periode. Det er naturligvis ikke nogen ønskværdig situation i en tid, hvor målsætningen og ønskemålene er at få en bedre fordeling af transportarbejdet.

Her kunne man da godt kritisere trafikplanen. De mange rigtige erklæringer om, at den kollektive trafik skal styrkes, at godstrafikken med bane og skib skal fremmes, og at trafikuheld og miljøbelastning skal reduceres, står ikke rigtig i relation til, at trafikplanen følges op af nogle overbevisende tiltag i form af kraftige virkemidler til at ændre dette forhold, ville nogle nok mene. F.eks. kunne bilens andel holdes nede gennem øgede afgifter. Der er i dag et stort svælg mellem taksterne i den kollektive trafik og de lave benzinpriser; det må erkendes. Hvad øgede afgifter angår, har trafikplanen været nødt til at holde sig på det afgiftsniveau, der er vedtaget i skattereformen, men samtidig kan der på lidt længere sigt blive tale om afgiftsindgreb og andre tiltag, der vil flytte mere transportarbejde til den kollektive trafik.

»Trafik 2005« lægger ikke op til et enten-eller, men et både-og. Men medens man tidligere accepterede en stigende transport som en uundgåelig konsekvens af økonomisk vækst, er der nu stigende fokus på trafikvæksten og det, den forårsager i form af ulykker, miljøproblemer og overbelastning af infrastrukturen.

Hvis vi sammenligner forholdene i Danmark med f.eks. lande i visse dele af Europa, hvor transportsystemet er stærkt overbelastet, vil vi se, at problemerne i Danmark stadig er små. Men med udsigt til fortsat stigende trafik ikke mindst på vejområdet er det rigtigt – som det også sker i »Trafik 2005« – at der tages fat på problemerne, inden de får lov til at vokse sig større.

Noget helt andet er, at transport i dag er så billig, at der i en række tilfælde er tale om overforbrug, både hvad angår persontransport og godstransport. Tænk bare på, hvor mange personbiler med kun én person i vi møder i den daglige bolig-arbejdssteds-transport. En sådan transportform er spild af energiressourcer, samtidig med at den forurenar.

Trafikplanen peger derfor på en nyorientering af trafikinvesteringerne. Bl.a. sigtes der på

at styrke jernbanen, medens investeringer på vejområdet i højere grad rettes mod forbedringer af det eksisterende vejnet. Generelt anføres det, at på kort sigt bør indsatsen rettes mod en omlægning af transport til miljøvenlige transportformer, og på længere sigt må der arbejdes på at mindske det generelle behov for transport.

I dag afvikles 90 pct. af det danske samfunds persontransport og ca. 70 pct. af godstransporten over det danske vejnet, mens jernbanernes andel i de seneste år faktisk er gået tilbage. Jernbanernes andel af person- og godstransportarbejdet udgør i dag henholdsvis 7 og 8 pct. Trafikplanen peger da også på muligheden for at styrke såvel bane- som søtransport, det sidste ikke mindst på godsområdet. Ved færdiggørelsen af en fast forbindelse over Storebælt og senere over Øresund vil jernbanen få en betydelig styrkelse ikke mindst i fjerntrafikken og også i den internationale gods- og persontrafik.

Trafikplanen har også et stærkt afsnit om havne- og søtransport. Når man betragter de transporterede mængder, har vi her en dominans, der bør udnyttes. F.eks. vurderes coastertrafikens muligheder i forbindelse med, at samhandelen mellem landene omkring Østersøen udvikles.

Et andet område, trafikplanen tager fat på, er trafikken i vores større byområder, naturligvis stærkest omkring hovedstadsområdet. Her har vi for nylig set et oplæg fra HT, Hovedstadsområdets Trafikselskab, »Vision 2005«. Jeg må da rose denne plan fra HT. Det synes mig at være nogle gode visioner, man her kommer med, og jeg kan da kun opfordre ministeren til at tage fat også på dette område. Jeg kan ikke lade være med at komme en lille smule malurt i bægeret i denne forbindelse. Det er vældig flot, at man kommer med sådan en plan – en god plan er det – til 3 mia. kr. Men det, man ønsker, er, at staten skal betale 75 pct. af dette beløb. Så kan man godt lave gode planer. Det ville jeg også være i stand til, hvis bare naboen kom til at betale.

Men vi har her det mål at få styrket den kollektive trafik, og derfor vil det være nødvendigt med en udbyggende forbedring af denne transportform. Det kan ske i form af udbygning af S-banestystemet, bygning af letbaner, forbedring af busdriften, miljørigtige busser,

[J.K. Hansen]

duobusser og ikke at forglemme jernbanen til Københavns Lufthavn i Kastrup.

»Trafik 2005« gør meget ud af natur og miljø, og ved planlægning af nye trafik anlæg skal der tages vidtgående hensyn til miljøet. Det betyder, at målsætningen for luftforurening skal nås efter den hidtidige plan. Det betyder også, at der i alle større byområder skal udarbejdes konkrete handlingsplaner for trafik og miljø.

Som tidligere nævnt indeholder trafikplanen ikke en række initiativer omkring infrastrukturen, og hvad investeringer på trafikområdet angår, er forholdet det, at investeringsønskerne jo langt overstiger det mulige finansieringsniveau, når der samtidig skal tages hensyn til andre samfundssektors behov. »Trafikplan 2005« indeholder naturligvis en investeringsplan om, at allerede besluttede og aftalte investeringer på vej- og jernbaneanrådet fastholdes. Herunder peges der på såvel jernbansom vejinvesteringer på en række områder i hovedstadsregionen samt andre steder i landet, hvor der især på vejområdet er kapacitetsproblemer.

Det, det drejer sig om, er at få skabt sammenhæng i de trafikpolitiske beslutninger ud fra en helhedsbetragtning og uden at skele til alt for mange snævre lokale interesser. Det mener jeg »Trafik 2005« lægger op til. Det bør ikke blive en plan, der kommer til at fylde op på reolerne i forskellige offentlige kontorer, tværtimod bør det være en plan, der arbejdes ihærdigt på i alle led. Det ønsker vi at være med til i Socialdemokratiet.

Vi ønsker regeringen til lykke med »Trafik 2005«, og jeg skal gentage overskriften: En overordnet trafikplan, der skaber overblik og sammenhæng i de trafikpolitiske beslutninger på tværs af sektorerne.

#### **Ikast (KF):**

Fra Det Konservative Folkepartis side kan vi ikke have disse roser tilovers for den trafikredegørelse og den trafikplan, der ligger foran os i dag.

Vi mener, den har alt for lidt trafik og alt for meget miljø. Vi har nu i 10½ år haft borgerlige regeringer, der har gjort en aktiv indsats for at gavne transporten og trafikken i dette land, kædet den sammen med alle de øvrige lande, bragt os i en position, så vi er i førertrøjen

imellem Skandinavien og Centraleuropa. Vi har udbygget og moderniseret alle former for transport uden at skele til hverken det ene eller det andet af ideologiske grunde.

Det, jeg først og fremmest vil gå imod i denne rapport og en hel del af de konferencer, der har været holdt omkring denne rapport, er benzinpriserne. Vi har hørt udtalelser fra regeringens socialdemokratiske ministre – ikke den nuværende trafikminister, men den tidligere og miljøministeren – som har anbefalet højere priser på benzin. I sidste redegørelse fra 2. seminar på konferencen i april måned sagde man god for 12 kr. pr. liter som udgangspunkt. Og det skulle komme den kollektive trafik til gode! Der er det, vi siger nej til. Vi siger, at alle former for transport og trafik skal udnyttes på bedst mulig måde uden skelen til misundelse med hensyn til, om man har egen bil eller ikke.

Man vil her sats kraftigt på den kollektive trafik. Jamen jeg spørger bare: Har den borgerlige regering ikke gjort det? Vi har investeret i nye S-tog, som dårlig er leveret endnu, men vi har bestilt dem. Nye, meget smukke, meget miljøvenlige, som har en betydelig større kapacitet end dem, vi råder over i dag. Vi er gået ind for duobusserne. Vi er gået ind for den nyvurdering af den kollektive trafik i landområderne, således at telebusser, taxaer og andre muligheder kan løse problemerne ude i landområderne, således at den kollektive trafik bliver bedre.

Men bevisligt er det, at vi ikke kan undvære bilen. Hvis man begynder at jage bilisterne, så vil det sige, at alle vi, der bor i Jylland uden for de normale jernbanestrækninger, alle de, der på Fyn bor uden for de normale jernbanestrækninger, alle de her på Sjælland, der bor mere end 20 km væk fra centrum i København, får problemer. De kan da ikke klare sig med den kollektive trafik. Ude på landet har vi kollektiv trafikforbindelse fire gange i døgnet, og så siger man, at vi skal have flere penge til den kollektive trafik på bekostning af bilisterne. Jamen så rammer vi jo netop det, vi alle sammen er enige om: at flere folk skal i arbejde, der skal være mere mobilitet, således at man kan køre efter sit arbejde. For den kollektive trafik, der er i landområderne, kan ikke laves, så den bliver effektiv for skifteholdsarbejderne.

Derfor vil vi ikke være med til denne jagt på bilisterne. Vi er stolte af, at vi i vores tid fik

[Ikast]

benzinpriserne ned, så vi fik vendt grænsehåndelen i det sydjyske område, på Lolland-Falster og de andre steder, således at vi har en naturlig udvikling. Vil man nu til at straffe bilisterne, så går det galt.

Vi er enige med regeringen i, at der skal sættes mere på jernbanerne på de lange afstande. Det har vi også investeret i i den tid, forskellige borgerlige trafikministre har været der. IC3-toget, overgangen til IR4-toget, jamen hele det koncept har vi jo støttet og stået bag ved og været førende til at skaffe de penge, der overhovedet skulle skaffes. Så der er ikke nogen konfrontation mellem regeringen og Det Konservative Folkeparti her.

Der er heller ikke noget med Storebæltsforbindelsen, og jeg vil kun præcisere over for regeringen, at vi ikke går med til ændringer af Storebæltsforbindelsen og dermed heller ikke til ændringer af de tillægsaftaler, der ligger omkring Storebæltsforliget. Jeg tænker her på vejene i Jylland, fra København til Kolding, fra Helsingør til Rødby, altså det store H, samt dem, der går fra Aalborg til Hirtshals og fra Aalborg til Frederikshavn.

Socialdemokratiets ordfører, hr. J.K. Hansen, omtalte HT's tilbud. Jeg synes ikke, at det er et tilbud, vi har fået fra HT. HT har forsøgt at vildlede den danske befolkning. De vil bygge både det ene og det andet, men med 75 pct.s tilskud fra staten. Hvad skal så alle de andre amter i hele dette land gøre? Det kan ikke være rigtigt, at man kun i Københavnsområdet skal give de store statstilskud. Vi har hele tiden kunnet holde et nogenlunde niveau landet over, men med en prioritering til hovedstadsområdet, fordi så mange mennesker bor her.

De undersøgelser, der er lavet, har jeg læst, og min tiltro til dem er ikke større, end den normalt er til undersøgelser i almindelighed. Hvis vi nu ser på selve trafikplanen, så er jeg dybt skuffet. Allerede umiddelbart efter at regeringen trådte til, havde vi problemer med de motorveje i Jylland. Da fik vi at vide om vejen mellem Herning og Århus: Nu kan I bare vente, til trafikplanen kommer, så skal I nok få svar på de spørgsmål, der er, for dér vil miljøkonsekvenserne m.v. være opregnet. Så var der udbygningen af motorvejen her på Sjælland og på Fyn. Ja tak, det står omtalt ved, at alle de trafikproblemer, vi har i dette land, er remset op; men der er ikke anført noget som helst om

tidspunkt, eller hvornår man har tænkt sig at gennemføre det.

Vi har da i de 10½ år, hvor trafikministre af borgerlig karakter har været der, hele tiden set 5-6-10 år frem i tiden og sat datoer på for, hvornår de forskellige trafikinvesteringer skulle være færdige. Det efterlyser jeg. Og så kan den socialdemokratiske trafikordfører, hr. J.K. Hansen, belære mig om, at de ikke skal være i planen, men tidligere trafikministre fra denne regering har lovet, at de skulle komme i denne redegørelse.

Vi har i alle årene kørt en bred vifte inden for transporten. Det gælder også søtransporten, coastertrafikken. Vi har bygget op omkring Københavns Lufthavn som det store hop fra Skandinavien ud i verden. Dér står vi sammen, og også dér står vi bag regeringen. Der er skrevet meget lidt om det, men vi er enige i det, der står.

Dér, hvor vi virkelig er uenige, det er benzinpriserne, det er bilerne og forholdet til den kollektive trafik. Vi går ind for den kollektive trafik, det siger jeg også, men man kan ikke løse problemet ved at straffe den ene part, nemlig bilisterne, for at få en bedre kollektiv trafik. Det er ikke vores løsning.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg vil først takke hr. Ikast for bemærkningen om, at der i denne »Trafik 2005« er for meget miljø. Det må jeg takke for, fordi det jo klart giver forskellen mellem den fløj, hr. Ikast tilhører, og den fløj, som har skrevet denne transporthandlingsplan. Tak for det.

Derfor overrasker det følgende, som hr. Ikast nævnte, heller ikke. Dog må jeg spørge: Er hr. Ikast totalt uenig i de holdninger, som Transportrådets formand giver udtryk for i det første og eneste nummer af Transportrådets blad, »Transportrådet«, som er udkommet her i februar. I lederartiklen skriver Nils Wilhjelm bl.a.:

»Afgiftsredskabet forekommer i »Trafik 2005« meget underspillet i forhold til de mulige effekter og i forhold til den erklærede EU-politik på området.«

Og hr. Nils Wilhjelm fortsætter:

»Den gradvise afgiftsstigning på benzin på omkring 1 kr. frem til 1998 flytter stort set ingenting. Stigningen er meget lille i forhold til

[Bilgrav-Nielsen]

de seneste 10-15 års betydelige relative fald i benzinpriserne.«

Er det virkelig sådan, at hr. Ikast og Det Konservative Folkeparti og formentlig også Venstre vil fastholde, at man fortsat skal gå den forkerte vej med benzinpriserne? Eller deler man det synspunkt, som hr. Nils Wilhjelm har givet udtryk for her?

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg må sige, at jeg også blev meget forbavset over at høre hr. Ikast udtale, at der er for meget miljø. Jeg synes, det er fantastisk at høre i 1994, at et politisk partis ordfører på trafikområdet kan fremføre dette fra Folketingets talerstol. Man kan i dag ikke åbne en avis nogen som helst steder uden at læse om miljøproblemer i forbindelse med trafik. F.eks. kunne vi i går læse, at man overhovedet ikke kan holde de mål, der er sat i handlingsplanen for trafik. Vi kan se, at man i Schweiz og i Østrig går ind og stopper lastbiltogene, fordi forureningen stiger og stiger; man vil ikke være med til det. Og så skal man altså høre fra en konservativ ordfører, at benzinprisen oven i købet er for høj!

Nu får vi en debat – det forventede jeg sådan set også – hvor det ikke bliver alle trafikformer, vi kommer til at diskutere. Vi kommer til at diskutere den sædvanlige asfalt, fordi der er nogle i dette Folketing, der har asfaltekssem; det må være det, der er baggrunden. Jeg synes, det er ærgerligt, at vi kun diskuterer veje, når det er trafikplanlægning – det store overordnede – til 100 mia. kr., det egentlig drejer sig om.

(Kort bemærkning).

**J.K. Hansen (S):**

Jeg må også sige – og det er derfor, jeg har bedt om en kort bemærkning – at jeg er mildest talt chokeret over at høre en tidligere trafikminister i den tidligere borgerlige regering fremkomme med de ting, som han kommer med nu om »Trafik 2005«.

For det første kritiserer »Trafik 2005« ikke engang den tidligere regering. Det har jeg tilladt mig at gøre på visse områder, men det gør trafikplanen ikke. Jeg er enig med hr. Bilgrav-Nielsen i, at der er meget miljø i trafikplanen, men der er så sandelig også megen trafik. Men

jeg kunne spørge: Hvordan kunne den tidligere trafikminister, hr. Ikast, egentlig tænke sig at en sådan trafikplan skulle se ud? Hvordan ville hr. Ikast lave en trafikplan for de næste 10-12 år, der indeholdt en lang række investeringer? Jo, det kunne da se meget godt ud, men jeg er helt sikker på, at der også ville komme nogle lokale interesser ind, og der ville komme nogen løbende og sige: Ha, jeg fik det, jeg ville have, og så kan I andre bare vente!

Nej, det, der er grund til, og det, der er mulighed for nu, er virkelig at analysere. Nu kan man virkelig finde ud af, hvor behovene er, og hvordan vi skal lægge fremtidens trafik. Der er jo ikke tale om, at man vil jage bilisterne. Og det er jo egentlig helt fantastisk: Vi har verdens, eller i hvert fald Europas billigste benzinpriser her i landet, og så begynder man at tale om, at fordi benzinprisen nu er steget med 25 øre og den skal stige op til 6 kr. i 1998, skulle det være en katastrofe for bilisterne. Jeg tror, at hr. Ikast skulle tage at læse lidt mere i »Trafik 2005«, end han har gjort.

Hvordan han i øvrigt vil skaffe pengene til alle disse ting, hørte vi jo slet ikke noget om. Og at HT skulle have vildledt Folketinget? Det er jo altså en konservativ borgmester på Frederiksberg, der er formand for HT i øjeblikket, gør jeg opmærksom på. Og jeg synes da også, der er al grund til at gøre opmærksom på den leder, som hr. Wilhjelm fra Transportrådet har skrevet. Hr. Wilhjelm er også kendt herinde for sine konservative synspunkter.

(Kort bemærkning).

**Tove Lindbo Larsen (S):**

Hr. Ikast havde i starten af sin tale nogle positive ord om nye S-tog, og dem var jeg meget glad for at høre, for jeg mener også, det er rigtigt – og det er på høje tid – at vi får nogle nye S-tog, også af en udformning, som giver sikkerhed for passagererne.

Men senere havde hr. Ikast nogle meget kritiske bemærkninger om HT. Skal jeg forstå det på den måde, at den konservative gruppe er uenig med den nye, konservative formand for HT? Borgmesteren på Frederiksberg har udtalt sig meget positivt om den kollektive trafik i København. Jeg ser ikke nogen vildledning i de ord, han er kommet med.

Jeg synes også, at det ville være meget interessant at få at vide, om den konservative gruppe

[Tove Lindbo Larsen]

pe nu er enig i, at også offentlige transportselskaber eller i hvert fald offentlige selskaber – lad mig sige det sådan – skal have lejlighed til at deltage i en licitation om kommende ruter i HT. Det har vi haft en meget lang diskussion om tidligere, men nu læser jeg, at formanden for HT, den konservative borgmester, siger, at han synes, det er glimrende, at man får et samspil eller et samarbejde – eller lige muligheder for, at både det offentlige og private selskaber kan deltage i en licitation. Det ser vi da hen til at man fra konservativ side nu vil støtte. Det har været vores mål igennem lang tid, at man skulle kunne byde også fra HT's, DSB's eller andres side i forhold til de busruter, der bliver udliciteret efter HT-loven.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Jeg vil gerne starte med fru Tove Lindbo Larsens indlæg; det var meget væsentligt. Vi går ind for udlicitering, hvor HT deltager efter 1. april 1994. Det har vi sagt hele tiden. Vi har nået det stade, hvor privatiseringen er gennemført i HT, og derfor skal HT have lov til at byde, hvis der er sikre skotter mellem busdivisionen og HT, således at det ikke er statspenge, kommunale penge eller andre penge, der er med i licitationen; i dette tilfælde kan der kun blive tale om kommunale penge. Det skal være på lige fod med de private busser; så har vi ikke noget at indvende imod det, heller ikke at DSB gør det, hvis man får DSB's busdivision ind og laver det som et aktieselskab med lukkede skotter økonomisk set i forhold til det store DSB. Det er der ikke noget nyt i, og det er vi gået ind for hele tiden.

Jeg har omhyggeligt læst denne plan, som antagelig er kommet lige til anledningen – vi fik den i går – og som gruppen ikke har set, men jeg har siddet og læst den i aftes. Det, vi er imod i den plan, er en HT-løsning, som staten skal betale. Der siger Det Konservative Folkeparti nej tak. Hvis kommunerne herovre vil betale det, så hellere end gerne, men staten skal ikke ind og betale 75 pct. af det. Så skal de gøre det i alle andre amter også, og det er vi ikke indstillet på, og det tror jeg heller ikke at Socialdemokratiet er, når det kommer til stykke.

Hr. Bilgrav-Nielsen sagde, at jeg klagede over, at der var for meget miljø. Ja, det er der,

for vi har miljøhandlingsplanerne, vi har hvidbogen. Vi har alt det om miljø og trafik, der skal være. Det, vi mangler, er en trafikredegørelse og en trafikplan – med skyldigt hensyn til miljøet. Her har man gjort det omvendt. Man har sagt: miljøet, og så kommer transporten bagefter. Det kan man ikke gøre i dette land, for vi har ingen afløser for bilerne ude i landområderne, hvor hr. Bilgrav-Nielsen og jeg kommer fra. Så derfor kan det ikke gennemføres her og nu.

Jeg bliver citeret for, at jeg er ved at få hjertereslag af, at benzinen stiger 1 kr., men jeg sagde udtrykkelig i mit indlæg, at det ikke var det, der gjorde det. Men Teknologinævnets kongres – det er nr. 3, 1993, »Bilismens fremtid«, som trafikministeren på daværende tidspunkt anbefalede, scenarium nr. 2, siger: »Forhøjelse af benzinprisen gennem afgifter til 12 kr. pr. l«. Det blev der dengang sagt var målet. Nu vil jeg gerne have det afkræftet i dag som noget, der er lagt til side; det taler man slet ikke om mere, heller ikke den nuværende miljøminister, som også kommenterede det på daværende tidspunkt. Er det 1 kr., vi taler om, så er vi imod det. Men vi kan købe det!

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Det er jo ikke svært at henvise til planer inden for trafikområdet. Dem har vi stakkevis af. Det, der mangler, er nogle vedtagelser. Dem har vi ikke så mange af. Får vi nogle vedtagelser og nogle styringer på dette område, kan det godt ske, at det blev bedre. Det er dér, mangelen er, og ikke på planområdet.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Hr. Ikast fremstiller det, som om der er en lyst til at forfølge bilisterne: I det øjeblik man går ind for, at afgifterne på brug af brændstoffer skal forøges, så er det en forfølgelse af bilisterne.

Jeg synes, hr. Ikast skulle prøve at åbne øjnene om ikke for den danske, så i hvert fald for den europæiske miljøpolitiske debat om bilismen. Enhver kan se, at det er nødvendigt at flytte trafik, ja, flytte er vel så meget sagt – jeg tror ikke, vi kommer til at overflytte noget af den trafik, der i dag findes på landevejene –

[Bilgrav-Nielsen]

men at sikre, at en større del af den fremtidige tilvækst i trafikken kommer til at foregå på andre måder end i dag. Det er simpelt hen nødvendigt for at kunne blive ved at have frihed til at bruge bilen dér, hvor det er mest nødvendigt.

Hr. Ikast helmer tilsyneladende ikke, før han bliver stoppet af bilpropperne. Størst mulig fart på de bredest mulige veje frem til det næste trafikstop, så kan man få diskussionen i gang, og på den måde er den kommet i gang i Tyskland, Schweiz og Østrig, men hvorfor skulle vi dog vente så længe og komme i den samme klemte situation, som man er dér?

(Kort bemærkning).

**Tove Lindbo Larsen (S):**

Jeg synes, jeg bør gøre opmærksom på, at der i trafikplanen nævnes »puljer« af forskellig art til anvendelse på forskellige områder. Det gælder både cykelområdet og hovedstadsområdet, og jeg vil da gerne spørge, om det er noget, De Konservative tager afstand fra.

Vil det sige, at man ser fuldstændig bort fra de statslige midler, der nævnes i trafikplanen, og siger, at man overhovedet ikke vil have at gøre med statspenge til noget som helst? Jeg synes ikke, det er realistisk.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Hr. Tommy Dinesen og jeg er enige. Jeg efterlyser også en plan. Jeg ser ingen datoer for, hvornår den vej eller den omfartsvej skal bygges; derfor er planen så luftig, som den er, og det var jo det, jeg klagede over. Jeg mener, at der er alt for meget snak og alt for lidt plan, men hr. J.K. Hansen sagde jo, at det skulle der ikke være, så det må vi tage for gode varer.

Hr. Bilgrav-Nielsen og jeg har i mange år diskuteret dette emne, og hr. Bilgrav-Nielsen ved udmærket godt, at jeg går ind for kollektiv trafik. Men jeg ved også, at private busser, DSB-busser, DSB-lastbiler og private lastbiler sviner næsten lige meget, og det er derfor, jeg spørger, hvordan det kan være, at man skal jage de private bilister, mens de store kollektive selskaber må have lov at køre med biler.

Hvis man opgør, hvor meget DSB's egne lastbiler bliver brugt i det såkaldte jernbanetransportnet i det nationale system, ved hr. Bil-

grav-Nielsen – for det står i planen – at 95 pct. af transporten sker på landevejene, og det kan hverken hr. Bilgrav-Nielsen eller jeg lave om på. Derfor nytter det ikke noget, at vi kun straffer bilisterne med de 12 kr., som jeg sagde. Jeg sagde, at denne regerings ministre har anbefalet, at der arbejdes videre med det, der blev foreslået på det seminar, der har været. Vi kan godt se, at der i øjeblikket kun står 80 øre til 1 kr. frem til 1998, men det er de intentioner, der ligger bag de kongresser og de høringer, man holder, vi er bange for.

Hvordan vil man få noget gods over på togene i Gram, hvor jeg bor? De tyske kleinbaner er nedlagt for længe siden, og vi har et overordnet jernbanenet, der ikke kan klare trafikken.

(Kort bemærkning).

**J.K. Hansen (S):**

Jeg ved ikke, om det nytter noget at fortsætte med hr. Ikast og stille ham nogle spørgsmål, men hvis hr. Ikast bare har læst forordet til trafikplanen, vil han vide, at dens hovedformål er at skabe overblik og helhed på tværs af trafiksektoren.

Jeg må spørge, hvornår vi så en sådan oversigt fra hr. Ikast, som dog trods alt sad som trafikminister i mere end 2 år. Muligheden har da været til stede, også før hr. Ikast blev minister.

Vi kan også tage en 10-11-års-periode. Hvornår har vi set sådan en oversigt med det formål at skabe overblik og helhed på tværs af trafiksektoren? Jeg mindes det ikke, og derfor synes jeg, det er helt forkert, at hr. Ikast kritiserer den plan, vi nu har fået, der forsøger at skabe lidt overblik.

Hvis hr. Ikast havde været minister i dag, hvordan ville han så have skrevet »Trafikplan 2005«? Lad os få det at vide!

(Kort bemærkning).

**Jimmy Stahr (S):**

I fortsættelse af hr. J.K. Hansens spørgsmål vil jeg godt spørge hr. Ikast, om der i hr. Ikastrs tid som trafikminister var nogen af de nævnte datoer, som blev overholdt.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

I diskussionen om benzinpriserne benytter

[Bilgrav-Nielsen]

hr. Ikast sig af det kendte, probate trick at pådutte andre en mening, hvis vanvid alle kan forstå – som Piet Hein har udtrykt det. Når hr. Ikast påstår, at der er forslag fremme om 12 kr. for 1 l benzin, er det at pådutte andre en mening, som de ikke har. Der var en diskussion om, hvor prisen ville ligge, dersom man havde et prisniveau, der svarede til den almindelige prisstigning i samfundet, men det har vi ikke haft i de sidste 10-15 år.

Sandheden er derfor, at vi har et problem, for der er tale om en klar favorisering også i områder, hvor der er tilgængelig kollektiv trafik, som klart er fulgt med prisstigningerne i samfundet, så der er sket en øget konkurrenceforvriddning til ugunst for den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

**Tove Lindbo Larsen (S):**

Jeg vil gøre det ganske kort og spørge hr. Ikast, om De Konservative totalt afviser statsmidler, så kommuner og amter alene skal klare opgaven. Det skal ses i forhold til, at den konservative borgmester på Frederiksberg, der er formand for HT, beder om at få statsmidler for at kunne løse opgaven i hovedstadsområdet. Jeg synes, jeg ser et modsætningsforhold blandt De Konservative, og det vil jeg gerne lige have bekræftet eller afkræftet.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Jeg vil gerne sige til hr. J.K. Hansen, at jeg i hvert fald ville have skrevet den på en anden måde, for det er helt sikkert, at der skulle være nogen flere datoer, og hr. J.K. Hansen ved, at hver gang jeg har udgivet en plan eller arbejdet med noget sådant, har der altid været datoer på.

Så sagde hr. Jimmy Stahr, at jeg ikke har holdt dem. Der er nok gået et par måneder over her og der, og det tager jeg gerne ansvaret for. Det er bedre at gøre et ærligt forsøg på at opgive en dato og så beklage, hvis man ikke kan holde den i praksis, og det har jeg gjort de gange, det er sket. Jeg ved i hvert fald, at de gange, hvor der har været en overskridelse af tiden på nogle veje, har jeg fået det at høre så rigelig mange gange af de pågældende borgmestere, selv om det kun var en måned eller to. Det er selvfølgelig en lettere måde at behandle

det på, hvis man simpelt hen lader være med at opgive nogen som helst datoer. Jeg kan da godt se, at det er en lettere løsning, for så kommer man ikke op at skændes med folk.

Hr. Bilgrav-Nielsen og jeg kan skændes om benzinpriserne. Jeg har i dag fået bekræftet af hr. Bilgrav-Nielsen, at benzinpriserne ikke kommer til at stige frem til 1998 med mere end 1 kr. Alle de tanker og ideer, der kører i forskellige udvalg, og som forskellige ministre udtaler sig om, er altså kun noget, man diskuterer i de fora, og det skal vi slet ikke tage hensyn til. Det vil være den bedste gave, vi har fået i dag.

Fru Tove Lindbo Larsen sagde, at Det Konservative Folkeparti ikke vil give statslige penge til kollektiv trafik. Hvem betaler S-togene i København? Nu vil HT til at oprette letbanerne, men det er da DSB, der driver hele S-togs-systemet. Er det ikke en nærtrafikopgave i Storkøbenhavn? Den borgerlige regering for min tid var foregangsmand og sagde ja til, at det skulle være en statsopgave.

(Kort bemærkning).

**Risgaard Knudsen (S):**

Jeg forstår, at det nu er tidspunktet, hvor den konservative ordfører, hr. Ikast, virkelig begynder at yde bidrag til den politiske historie.

Hr. Ikast gik meget elegant uden om det meget kontante spørgsmål, som fru Tove Lindbo Larsen stillede, og det gik jo på, om den konservative ordfører, hr. Ikast, ville bekræfte eller afkræfte de ønsker, der er fremsat af formanden for HT, den konservative borgmester på Frederiksberg. Det er det, der er tale om, og det, det drejer sig om.

Jeg har da så megen fantasi, at jeg kan forestille mig, at de tilstedeværende Venstremedlemmer af Tinget nu overvejer, om de ikke skal opfordre Venstres ordfører til, når han får ordet om et øjeblik, at tage den konservative borgmester på Frederiksberg ved hånden, når hr. Ikast ikke vil gøre det. Der er jo i forvejen en konkurrence de to partier imellem om de såkaldte borgerlige vælgere, der er tilbage.

(Kort bemærkning).

**Tove Lindbo Larsen (S):**

Hr. Ikast talte om S-tog og kun om S-tog i forbindelse med den kollektive trafiks betje-



[Tove Lindbo Larsen]

ning af hovedstaden. Jeg må gøre opmærksom på, at den kollektive trafik i hovedstadsområdet omfatter både busstrafik og S-tog, og man kan altså ikke svare på et konkret spørgsmål om De Konservatives holdning ved alene at henvise til, at der er bestilt nogle nye, gode og forhåbentlig effektive S-tog. Jeg fastholder mit spørgsmål og forventer et svar.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Det er da alligevel første gang, jeg hører, at hr. Risgaard Knudsen ikke er velforberejet. Det materiale, der er udarbejdet af HT, er underskrevet af direktør Sloth og fremsendt til Folketingets medlemmer af Trafikudvalget i en bearbejdning, som er iværksat, før hr. John Winther blev formand for HT, og den er underskrevet af direktør Sloth og ikke af formanden for HT's bestyrelse, borgmester John Winther. Det var også et svar til fru Tove Lindbo Larsen.

Vi ønsker ikke statspenge i den udformning, som er beskrevet i det blå hæfte, som John Winther har underskrevet, men den undersøgelse, der er sendt til Folketingets medlemmer, er underskrevet af direktør Sloth, og det må være ham, der har konciperet hele dette oplæg, før John Winther trådte til.

(Kort bemærkning).

**Risgaard Knudsen (S):**

På hr. Ikastrs bemærkninger forstår jeg, at den konservative trafikordfører ikke registrerer de udtalelser, som den konservative formand for HT har fremsat for ganske nylig. Det var de udtalelser, jeg havde i tankerne, og som dannede grundlag for mit spørgsmål, og det er de selsamme udtalelser, der har dannet grundlag for det spørgsmål, fru Tove Lindbo Larsen stillede, men som den konservative trafikordfører gik ganske elegant uden om.

Jeg har stadig væk fantasi til at forestille mig, at Venstres ordfører nu tager chancen og tager den konservative borgmester på Frederiksberg ved hånden.

(Kort bemærkning).

**Tove Lindbo Larsen (S):**

Det skal nok blive den sidste bemærkning i denne omgang fra min side.

Må jeg forstå hr. Ikastrs udtalelse på den måde, at det skrift, der er lavet, er rent embedsmandsværk, som bestyrelsen for HT overhovedet ikke vil lægge navn til? Jeg vil anse det for at være en meget ejendommelig fremgangsmåde, hvis det er sådan, at embedsmændene har udarbejdet nogle visioner for år 2005, der er udsendt, men som bestyrelsesformanden ikke står bag.

Jeg tror faktisk, at John Winther står bag, og jeg tror også, at John Winther er så meget politiker, at han ved, at når man udsender sådan noget på tryk, kan man ikke bare sige, at det er embedsmændene, der har lavet det, og at man ikke tager ansvaret for det. Den går ikke.

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Hr. Ikast for en kort bemærkning, og derefter håber jeg vi kan vende tilbage til talerlisten.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Nu må fru Tove Lindbo Larsen høre efter, hvad jeg siger. Jeg talte om det store værk og den undersøgelse, vi har fået tilsendt. Det er ikke den bog, der er underskrevet af John Winther; den omtalte jeg for sig selv, og det er noget helt andet.

Men hele det store oplæg og undersøgelsen, der er udarbejdet og underskrevet af embedsmændene, men uden en politisk beslutning om, hvad bestyrelsen for HT mener, har dette høje Ting fået tilsendt.

I øvrigt vil vi ikke sætte flere statspenge i HT, end der er i dag.

**Svend Heiselberg (V):**

Indledningsvis vil jeg gerne sige tak til både den nuværende og den tidligere trafikminister samt til de embedsmænd, der har udarbejdet den trafikpolitiske redegørelse. Jeg synes, det er en god og uddybende trafikhandlingsplan, der giver grundlag for at vurdere, hvor regeringen vil hen med det kommende års trafikinvesteringer. Dermed er ikke sagt, at vi er enige i alle planens intentioner.

Af planen kan også ses, at regeringen – eller i det mindste regeringsflertallet – sammen med De Konservative og Venstre har været enige om en løsning af alle de overordnede trafikspørgsmål, det være sig vores faste forbindelse

[Svend Heiselberg]

over henholdsvis Storebælt og efterfølgende over Øresund og om at igangsætte en forundersøgelse til den kommende Femerbæltsforbindelse. Vi har i enighed besluttet udbygning af vores hovedlandevejsnet og omfartsveje, og sidst, men ikke mindst har vi gennemført en række lovforslag om vores motorvejssystem.

På samme måde har vi i enighed kunnet vedtage en udbygning af den kollektive trafik og elektrificeringen. I reglen har vi været enige med regeringen om DSB-aftaler, og det forsøger vi at blive igen; om det kan lykkes, vil vise sig i løbet af de kommende dage.

Jeg har her forsøgt med en række eksempler at pege på, at når det har drejet sig om trafikinvesteringer, har Venstre altid været positiv og altid lagt op til samarbejde.

Men hvad oplever vi nu med den socialdemokratiske ledelse? Vi oplever en regering, der har taget bestik af SF's og De Radikales snæversyn med hensyn til trafikudviklingen og fornægtelse af kendsgerningerne om de kommende års nødvendige trafikinvesteringer.

Regeringen erklærede som sin målsætning, at der skal ske voldsomme olie- og benzinafgiftsstigninger, og at der skal ske en voldsom udbygning af den kollektive trafik, hvorimod der skal ske en nedklassificering af tidligere tiders oplagte vejinvesteringer – og alt dette, selv om regeringen påpeger, at kommende års trafikvækst vil ske på vores veje.

Alene på godsområdet for perioden 1990-2005 viser regeringens egne beregninger en forventet vækst i den samlede indenlandske godstransport på knap 40 pct., godstransportarbejdet med lastbil forventes at vokse med cirka 50 pct., og samtidig siger rapporten, at den indenlandske godstransport med tog og skib forventes at falde.

Rapporten siger også, at en undersøgelse af de nationale lastbiltransporter indebærer, at 95 pct. af godsmængden er bundet til transport med lastbil. Men desuagtet vil regeringen i perioden 1991-97 bruge næsten 18 mia. kr. eller mere end tre gange så meget som på vejområdet.

Det er bl.a. på den baggrund, at Venstre har ønsket den efterfølgende forespørgsel til trafikministeren – i håb om at få den socialdemokratiske ledede regering til at indse nødvendigheden af en ændret prioritering af trafikinvesteringerne eller i det mindste at få et flertal herfor.

Det generer tilsyneladende ikke regeringen at have mindst to slags holdninger, også når det drejer sig om trafikinvesteringer. Men det afspejler tydeligt, at Socialdemokratiet også på trafikområdet vælger en holdning, der passer som fod i hose til, hvad De Radikale og SF måtte acceptere. Jeg må sige, at jeg undrer mig over, hvor CD har været henne i dette spørgsmål.

I Venstre er vi ikke imod investeringer i den kollektive trafik. Det må også fremgå af de mange aftaler, vi tidligere har lavet med bl.a. Socialdemokratiet. Men det undrer os, at regeringen ikke vil ofre flere penge på trafikinvesteringer, når man så gerne vil fremme beskæftigelsen.

Vi bør tænke på, at bilisterne forrenter statens investeringer godt. Eksempelvis betales over 6 mia. kr. i benzinafgift, næsten 11 mia. kr. i registreringsafgift og over 4 mia. kr. i vægtafgift.

Tror regeringen ikke, det havde været bedre at bruge de milliarder, der over de følgende tre år er tiltænkt eksempelvis hjemmeserviceordningen, til udbygning og vedligeholdelse af vores veje?

Lad os slå fast, at Venstre vedstår vores aftaler om de faste forbindelser over såvel Øresund – med nødvendige miljøvenlige landanlæg – som Storebælt med tilhørende tillægsaftaler om motorvejsinvesteringer i Nordjylland. Vi mener ikke, der er behov for færre motorveje, men derimod for flere.

Vi ønsker det af hensyn til trafikikkerheden og i erkendelse af, at trafikken vil vokse. Vi ved alle, at jo dårligere veje vi har, des flere trafikulykker med dødelig udgang vil der være. Men vi ønsker også at leve op til – som regeringen har skrevet i sin rapport – at en veludbygget infrastruktur er en grundlæggende betingelse for produktionsvirksomhedernes muligheder for at udvikle sig og være konkurrencedygtige på både det danske og det udenlandske marked.

Rapporten fortsætter:

»Betydningen af infrastrukturen øges i takt med virksomheders internationaliserings virkeliggørelse af EU's indre marked, fordi konkurrencen skærpes.«

Klarere og mere tydeligt kan det vanskeligt siges. Men hvad nytter det, når regeringen ikke vil forstå at leve op til ordene i sin egen rapport?

[Svend Heiselberg]

Venstre vil naturligvis også mere på trafikområdet end udbygning af vejssystemet. Venstre vil eksempelvis gerne være med til at fremme søtransporten, og vi vil gerne tro på, at fremtiden taler for en stigende søtransport. Derfor skal der også ske de nødvendige havneinvesteringer.

Men vi vil jo ikke tvinge skibene til at sejle, hvis der ikke er noget at sejle med, og også her vil vi være nødt til at se på konkurrencen med de andre trafikformer.

Vi vil som sagt ikke være med til at blokere for den mest hensigtsmæssige og menneskevenlige transport ud fra trafikfanatiske beregninger.

Dermed er ikke sagt, at vi ikke er opmærksomme på den stigende biltrafik visse steder i Europa, og her må vi selvfølgelig tilpasse os de nødvendige transportinvesteringer i det materiel, det bliver nødvendigt at bruge i fremtiden.

Vi er positive over for en udbygning af den kollektive trafik. Vi erkender, at mange mennesker, som daglig skal frem – specielt her i København – har besværlige forhold.

Vedrørende trafikhandlingsplanens miljøafsnit med henblik på at begrænse CO<sub>2</sub>-emissionen vil Venstre gerne indgå i en dialog om tilsætning af ætanol til benzin og diesel. Vi ved, at der på trafikområdet selvfølgelig skal ske miljøinvesteringer.

Til slut må vi vedrørende vores lufttrafik konstatere, at den stærke konkurrence på lufttrafikområdet har været en økonomisk belastning for SAS. Vi beklager selvfølgelig de problemer, der er, og vi vil med opmærksomhed følge udviklingen. Trods alt er det også her godt, at der er blevet mere konkurrence flyselskaberne imellem, men vi ønsker en reel konkurrence. Vi må derfor opfordre regeringen til at søge de subsidier fjernet, der gives i visse lande til at udkonkurrere eksempelvis SAS. Det er vores opfattelse, at vil vi noget med det lokale samfund, må det offentlige i højere grad gå ind i investeringer for at holde den nødvendige trafik i gang.

Til sidst vil jeg sige til Socialdemokratiet, at jeg tror, at det vil være fornuftigt fremover at gennemføre den slags trafikinvesteringer, som jeg her har nævnt, og som K og V altid sammen med Socialdemokratiet har kunnet enes om. Det tror jeg egentlig også at der er mange hæderkronede socialdemokrater der synes.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Der er bestemt grund til at takke hr. Svend Heiselberg for en udmærket tale, som slet ikke var konservativ. Men hr. Svend Heiselberg gav udtryk for, at denne transporthandlingsplan nok ikke var skrevet af partier, som var enige. Der tager hr. Svend Heiselberg fuldstændig fejl. Jeg har ikke oplevet et samarbejde om nogen redegørelse, mens vi har været regeringsdeltagere, der har været bedre og mere effektivt end i dette tilfælde. Den forrige trafikminister, hr. Helge Mortensen, og den nuværende trafikminister og hans ministerium har i høj grad forstået at lægge linjerne for en plan, som kan samle de fire partier. Vi har været meget minutøse. Jeg tror oven i købet, vi har siddet og skrevet hver især på enkelte af afsnittene, så det kommer hr. Svend Heiselberg ikke langt med.

Der er noget, jeg gerne vil have hr. Svend Heiselberg til at uddybe lidt nærmere. Hr. Svend Heiselberg siger så beredvilligt – og det er jeg meget enig med ham om – at det offentlige må være parat til f.eks. trafikinvesteringer i de tyndt befolkede områder. Men der er jo i planen vist en lang, lang række nødvendige investeringer – omfartsveje, miljøgennemføringer og den slags ting – til vel op imod et par milliarder kroner, men pengene mangler. Vi ville gerne foretage den omprioritering og foreslår derfor en genforhandling af visse motorvejsstrækninger.

Er hr. Svend Heiselberg parat til at foretage en sådan genforhandling med det formål at fremme trafikinvesteringer lige præcis i de områder, som hr. Svend Heiselberg selv nævnte?

(Kort bemærkning).

**Sonja Albrink (CD):**

Hr. Svend Heiselberg efterlyser CD's holdning i denne sag. Jeg vil kort sige til hr. Svend Heiselberg, at CD har de holdninger og de synspunkter, som vi altid har haft. Jeg skal nærmere redegøre for det i mit ordførerrindlæg, når det kommer.

Hr. Svend Heiselberg fremfører, at der sker store afgiftsstigninger. Det gør der ikke. Vi har skattereformen, og der sker ikke andet, end hvad der står i skattereformen.

[Sonja Albrink]

Hvad angår privatbilismen, vil jeg henvise hr. Svend Heiselberg til at læse »Trafikplan 2005«. Der står faktisk et flot afsnit om privatbilisme, og det er kommet ind på grund af, at vi i CD ønskede, at man opprioriterede det afsnit.

(Kort bemærkning).

**Tove Lindbo Larsen (S):**

Nu skal der ikke alene lyde kritiske ord fra mig i den her debat. Jeg synes, at hr. Svend Heiselbergs tale gav anledning til, at jeg siger tak for de ord, der kom fra en vestjyde, til fordel for det københavnske område. Det er ikke hver dag, vi hører det, og det synes jeg at jeg skylder hr. Svend Heiselberg en tak for.

At det så vil give et modsætningsforhold imellem Venstre og De Konservative, er jo deres problem.

(Kort bemærkning).

**Sonja Mikkelsen (S):**

Hr. Svend Heiselbergs indlæg kunne nærmest efterlade det indtryk, at den nuværende regering har nedprioriteret vejinvesteringerne, men det er ikke det, der er sket. Tværtimod. Den nye regering har netop taget stort hensyn til beskæftigelsen i forbindelse med »Ny kurs mod bedre tider«, som blev lagt frem sidste forår. Vi fremmede også beskæftigelsesindsatsen i form af nye offentlige investeringer, en beskæftigelsespulje, som bl.a. betød, at vi i perioden 1994-96 får afsat ekstra 802 mio. kr. til anlægsinvesteringer på vejområdet, til omfartsveje, byforbedringer, sortpletarbejder, sikring af jernbaneoverkørsler samt cykelstier langs hovedlandevejene. Man skulle næsten tro, at vi på det tidspunkt allerede kendte svaret. Nu foreligger svaret på, hvor det er mest fornuftigt at investere de kommende trafikpenge, bevisligt i redegørelsen.

Det skal ses på baggrund af mange års nedskæringer på vejinvesteringsområdet, som de borgerlige regeringer gennemførte. Foruden anlægspengene er der afsat ekstra 316 mio. kr. i beskæftigelsesfremmepuljen til øget vejvedligeholdelse. Det skal også med i billedet. Så det indtryk, hr. Svend Heiselberg forsøgte at give her, holder overhovedet ikke i virkeligheden.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Det gør jo altid én betænkelig, når man bliver rost af . . . Så ved man aldrig, hvad der venter én.

Jeg vil gerne sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at vedrørende omprioriteringen forholder det sig sådan, at hvis hr. Bilgrav-Nielsen tænkte på, at der skulle ske en omprioritering af de nordjyske veje, så er Venstre ikke interesseret i at deltage i en sådan omprioritering.

Vi har truffet en aftale om motorveje i Nordjylland, og de skal selvfølgelig gennemføres, sådan som de er aftalt. Der skal ikke være nogen slinger i valsen her. Vi mener også, der er grundlag for, at vi kan skabe forøgede midler – og det mener jeg også jeg gav udtryk for i mit første indlæg – hvis der er interesse herfor.

Vedrørende omfartsveje har vi sagt, at der er behov for, at man efterkommer de mange ønsker om at få fremrykket investeringer i omfartsveje. Det mener vi også kan gøres, uden at der skal ske en omprioritering.

CD henviser til skattereformen og påstår, at der ikke skulle være ønske om benzinafgiftsstigninger i regeringen. Jeg ved ikke, om hr. Bilgrav-Nielsen eller Socialdemokratiet kan bekræfte det, men jeg mener, jeg har fået bi-bragt den opfattelse, at der er stærke ønsker om benzinafgiftsstigninger, så det tror jeg ikke rigtig CD har fået medhold i i regeringen.

Når fru Sonja Mikkelsen nævner, at der ikke er tale om nedprioritering, må jeg sige, at der er sket en stærk ændring af de planer, som den borgerlige regering har fremlagt vedrørende investeringer i Midtjylland.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg vil gerne stille hr. Svend Heiselberg et ret konkret spørgsmål: Hvis nu undersøgelser af trafikken, vejenes standard, trafikkenes sammensætning på de nordjyske veje, på vejen fra Odense til Ringe, på vejen fra Holbæk til Vig, viser, at der er et dobbelt så stort behov for at bygge fra Odense til Ringe, som der er for at bygge motorvej i Vendsyssel, hvilken prioritering går hr. Svend Heiselberg så ind for?

(Kort bemærkning).

**Sonja Mikkelsen (S):**

Nu skal hr. Svend Heiselberg jo ikke prale

[Sonja Mikkelsen]

for stærkt af, hvor dygtige de tidligere borgerlige regeringer var til at fremme vejinvesteringer i Jylland! Det eneste, man var god til, var at rejse rundt sammen med Trafikudvalget og kigge på den ene vejstrækning efter den anden og sige: Jamen det er sikkert en god idé!

Men der kom aldrig en krone på finansloven til det!

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Nu synes jeg, diskussionen bliver meget, meget sjov! Nu vil jeg spørge hr. Bilgrav-Nielsen: Har regeringen forladt tankerne om Nordic Link? Vil det sige, at de socialdemokratiske borgmestre og den socialdemokratiske folketingsgruppe har forladt tankerne om Nordic Link? Så var det vel på tide, at det kom frem. Det må jo være derfor, hr. Bilgrav-Nielsen siger, at man ikke skal gennemføre motorvejssystemerne i Nordjylland.

(Kort bemærkning).

**Helge Sander (V):**

Fru Sonja Mikkelsen er jo nærmest uforskammet over for de borgerlige ordførere og den tidligere regering, når hun siger, at man blot rejste rundt og talte om sagen. Rent faktisk var det således, at den borgerlige regering fremsatte lovforslag, anlægslovsforslag, såvel fra Herning til Århus som fra det midtjyske område og sydpå, anlægslove, som blev fjernet af den nuværende regering. Derfor kan fru Sonja Mikkelsen ikke tillade sig at spille så højt spil, som hun gjorde i det sidste indlæg.

Men det mest centrale synes jeg næsten kom fra hr. Bilgrav-Nielsen, som sagde, at man sandelig ville gøre meget mere for de tyndt befolkede områder, hvis pengene var der; men pengene mangler, sagde hr. Bilgrav-Nielsen. Ja, det gør de, men det er jo, fordi man har prioriteret, som man har gjort med denne trafikhandlingsplan, og det er jo et politisk spørgsmål. Set fra vores synspunkt er det mærkværdigt, at man vil bruge tre gange så mange penge på den kollektive trafik som på den individuelle. Vi erkender, at der er meget store opgaver at løse i de større byer, men hvad er resultatet? Resultatet er, at det er persontrafikken, man fokuserer på, hvorimod erhvervstrafikken ikke bliver tilgodeset. Det er i hvert fald en af

omkostningerne, når man prioriterer, som hr. Bilgrav-Nielsen gør.

Derfor bliver fru Sonja Albrink også nødt til at tage stilling til helheden og ikke bare til nogle omfartsveje og nogle afsnit, som man har fået ind, da man udfærdigede trafikhandlingsplanen. Helt overordnet: Hvor bliver vi ført hen, hvis vi følger trafikhandlingsplanen »Trafik 2005«? I hvert fald i en retning, der er stik modsat den, som den borgerlige regering præsenterede, og stik imod de signaler, som jeg i hvert fald tidligere har opfattet fra både CD og Kristeligt Folkeparti. Det er vægningen, der er det afgørende, og det er den, der er det mest interessante i dag, også selv om det er interessant med motorveje, omfartsveje osv. Hvor vil vi hen? Hr. Bilgrav-Nielsen vil efter vores opfattelse den helt forkerte vej.

(Kort bemærkning).

**J.K. Hansen (S):**

Jeg havde egentlig håbet på, at vi i dag kunne have fået en generel og god debat om »Trafik 2005«. Jeg har bestemt ikke ønsket at lægge op til en jysk motorvejsdebat. Den vil jeg gerne advare imod. Derfor må jeg sige, at Socialdemokratiet naturligvis lever op til de beslutninger, vi én gang har truffet.

Men samtidig ønsker vi også med »Trafik 2005« simpelt hen at få analyseret en lang række ting. Det er således, at vi i de fire regeringspartier, som nu arbejder sammen, naturligvis har forståelse for hinandens synspunkter, vi har fairness, som det hedder. Der kan være nogle, som ikke kan lide det ene, og der er nogle, der ikke kan lide det andet, men vi respekterer de beslutninger, der er truffet; og det skal man ikke begynde at grave i ved en debat her i dag. Jeg kan kun opfordre til, at vi nu tager fat i det fornuftige i det. Lad os nu få analyseret behovet i de forskellige trafiksektorer. Det er det, vi ønsker med debatten her i dag.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg vil gerne sige til hr. Helge Sander, at det er rigtigt nok, at den forrige regering fremsatte et lovforslag, der pegede på 3-4 forskellige motorvejsløsninger ned igennem Jylland; men det var dog ikke udtryk for – det håber jeg da ikke – at de skulle bygges alle sammen. Nej, man

[Bilgrav-Nielsen]

var ikke i stand til at vælge imellem dem. Så forskellige var ønskerne i de to regeringspartier, at man ikke kunne vælge, og derfor lagde man det hele frem. Nu er der truffet et valg, som det fremgår af trafikhandlingsplanen.

Jeg tog nu ordet for at svare hr. Ikast, som spørger: Hvad med ideen om Nordic Link? Jeg går ud fra, at det er den danske betegnelse for linjen op igennem Jylland til Frederikshavn. Den er selvfølgelig stadig interessant, men nu har hr. Ikast og andre jo besluttet sig for at gennemføre en fast forbindelse over Øresund. Har man efterfølgende foretaget beregninger af, hvordan det f.eks. påvirker trafikstrømmene sydpå fra Frederikshavn?

Men det, jeg bad om, var såmænd bare, at man analyserede trafiktallene på vejene og ud fra det bestemte sig for, hvordan prioriteringen skulle være; og det er det, som hr. Svend Heiselberg vil svare på om lidt.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Når jeg nu hører, at Nordic Link bliver nævnt, kan jeg da sige, at hr. Svend Heiselberg og jeg deltog i et møde i Thisted i mandags, og det, man godt ville have deroppe, var oprettelse af en bane fra Thisted til Hanstholm. Jeg syntes, det var en god idé, og det synes hr. Svend Heiselberg også, når det er oppe i det område.

Det, der var interessant at høre på debatten, var, at der også var nogle norske borgmestre, der deltog i debatten, og til min store forbauselse roste de de danske veje fra Hanstholm og igennem Jylland. De havde aldrig set noget lignende, det var fantastisk, så godt der var at køre i Danmark. Og det var jo rart at høre – selv om de godtnok har nogle store sten deroppe.

Hr. Svend Heiselberg forbavtede mig ellers med et godt indlæg, som tog højde for miljøet, det må jeg indrømme. Og hvis hr. Svend Heiselberg bliver – hvad skal jeg sige – lidt ked af at blive rost af nogen fra den anden side, så er det jo bare, fordi der forhåbentlig er noget, der er smittet af. Men jeg vil godt spørge: Er det virkelig sådan, at denne her debat for Venstre og Konservative ene og alene drejer sig om veje? Er der ikke nogle andre bud på, hvorledes den fremtidige trafik skal se ud? Ellers er det jo unødvendigt, at vi laver trafikplaner, som tager alle trafikformer med frem til år 2005, hvis kun det er veje, vi skal diskutere.

(Kort bemærkning).

**Inger Stilling Pedersen (KRF):**

Jeg har to kommentarer: De nordjyske motorveje ligger fast, og man kan lige så godt betragte den diskussion som død. Det er spild af tid at tage den op. Hvis forligspartierne står fast – og det gør de – så ligger motorvejene fast.

Det blev sagt af hr. Helge Sander, at denne redegørelse ikke kunne føre til et godt mål. Det kan den da. Alle store investeringer i Danmark i både veje, DSB og fly er gjort i bred enighed, bortset fra et enkelt parti eller to. Jeg lægger da også op til den nuværende regering – det gør vi alle sammen – at de store aftaler skal indgås bredt, sådan at De Konservative og Venstre er med i dem, lige så vel som jeg før lagde vægt på, at Socialdemokratiet skulle med i de store afgørelser.

Derfor skal vi nu finde ud af – efter at vi forhåbentlig har fået en god drøftelse – hvordan vi kommer videre sammen.

(Kort bemærkning).

**Sonja Albrink (CD):**

Til hr. Helge Sander vil jeg sige, at CD står bag vedtagne og projekterede vejanlæg. Hvad angår de jyske motorveje, har CD stadig væk den holdning, som vi altid har haft. Vi måtte konstatere, at der ikke var økonomi til det i den tidligere regerings tid, og vi har heller ikke økonomi til det nu, men at det først bliver engang efter år 2000. Så kan vi snakke om det, men vi har stadig væk den opfattelse, at der er behov for et eller andet.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Ja, det er meget godt, at hr. J.K. Hansen skælder mig ud, fordi vi bringer spørgsmålet frem på banen, men vi kan jo tydeligt mærke, at denne her regering overhovedet ikke er enig om noget som helst, og derfor er der kommet denne mærkelige masse ud af det. Hr. Bilgrav-Nielsen ved ikke engang, hvor Nordic Link går hen; han rammer forkert deroppe i Nordjylland. Der var to muligheder, og han ramte Frederikshavn, men han skulle have ramt Hirtshals; sådan er forhandlingerne. Man kan jo tydeligt mærke, at det er internt i regeringen, at der er problemer.

[[kast]

Jeg hører nu også, at hr. Bilgrav-Nielsen går ind for C-løsningen og AB-løsningen, som er anført i transporthandlingsplanen, og ikke H-løsningen. Den må så være helt væk, og de, der er valgt i Vestjylland, har tabt den på gulvet, kan jeg forstå. Har jeg forstået det rigtigt, hr. trafikminister? I sidste omgang vil jeg gerne høre det svar. Det var ikke meningen, at vi skulle diskutere det, men nu har hr. Bilgrav-Nielsen tvunget det frem.

Oppositionen er egentlig dejligt enig. Vi ved godt, hvad vi vil. Bare regeringen dog kunne finde ud af det samme!

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg er nødt til at sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at spørgsmålet om de nordjyske motorveje jo egentlig hænger sammen med, at De Konservative, Venstre og De Radikale den 20. december 1988 fik tilslutning til projekteringen af de nordjyske veje. Nu ønsker hr. Bilgrav-Nielsen at se beregninger herom; men jeg går ud fra, at hr. Bilgrav-Nielsen dengang i december 1988 var klar over, hvilket behov der var for de nordjyske veje, og samme behov må ligge til grund for, at den beslutning, vi har truffet, selvfølgelig skal gennemføres.

Jeg har allerede i mit første indlæg anvist områder, hvor vi kan finde besparelser ved omlægning af statens udgifter til fremrykning af vejinvesteringer, men vi får jo en debat herom længere op ad dagen, og da vil vi også fremkomme med synspunkter herom.

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Hr. Bilgrav-Nielsen har ordet for en kort bemærkning. Vi har igen haft en meget lang ordveksling på korte bemærkninger, så jeg regner med, at hr. Tommy Dinesen snart kan gøre sig klar til sin ordførertale.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Hvis man slår sig op som sparehelt – og det mener jeg ikke at jeg med urette kan mene at hr. Svend Heiselberg gør med mellemrum, især når vi har drøftelserne af de årlige finanslove – så mener jeg ikke, det er særlig rimeligt at forsøge at give udtryk for, at man på vejområdet bare kan foreslå den ene investering

oven i den anden, og at det har vi råd til. Det er derfor, jeg ikke forstår, at hr. Svend Heiselberg ikke sammen med os andre – dvs. regeringspartierne – ønsker en ny debat om prioriteringen af vejinvesteringerne. Det er ikke sikkert, at det, der så rimeligt ud i 1988, er det mest nødvendige i dag.

Jeg spurgte hr. Svend Heiselberg konkret, om han vil lade prioriteringen bestemme af, hvor behovet er størst. Det er det, der lægges op til i trafikhandlingsplanen, med det formål, at vi får flere investeringer dér, hvor der virkelig er behov, dér, hvor mindre bysamfund f.eks. er belastet af tung, gennemkørende trafik. Men hr. Svend Heiselberg svarede udenom, og det må jo skyldes, at hr. Svend Heiselberg ikke har et svar.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Ja, vi vil godt være med til en omprioritering, men ikke af allerede vedtagne vejprojekter.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Hvad er det så, der skal omprioriteres? (*Munterhed*).

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Hr. Svend Heiselberg har ordet for en kort bemærkning, og derefter giver jeg ordet til hr. Tommy Dinesen i ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg skal senere i dag komme ind på en række eksempler, men jeg kunne straks nævne de cirka 3 mia. kr., som regeringen vil sætte af over de følgende tre år til hjemmeserviceordningen. Jeg tror, at de ville gøre mere nytte, hvis man brugte dem til vejinvesteringer eller trafikinvesteringer i det hele taget. Det ville give beskæftigelse, og det ville tilfredsstille betydelig flere mennesker.

**Tommy Dinesen (SF):**

Den debat, som vi allerede har hørt, viser jo helt klart, at der er behov for en trafikplanlægning i det her land nogle år frem. Det var også

[Tommy Dinesen]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



[Tommy Dinesen]

For over 3 måneder siden gav SF regeringen håndslag på, at vi godt ville være med i den nye 3-års-plan, fordi der ligger nogle gode ting i den; bl.a. skal taksterne fastfrysede de næste 3 år. Der kommer også 500 i arbejde – det er en ting ved siden af – busdivisionen bliver et statsaktieselskab, rederiafdelingen bliver et statsaktieselskab, og det gør rejsebureauet også. Derfor er det fantastisk, at man kun taler om veje her, og 3 måneder efter, at man skulle have givet en melding til regeringen, om man ville være med eller ej i en aftale, har man ikke gjort det. Det har man altså ikke tid til, der er andre ting, der skal laves.

Det er endda sådan, at DSB's rederiafdeling, som er verdens største færge-selskab, i dag står og ikke ved, hvad de skal gøre, fordi de ikke får at vide, om de er et statsaktieselskab. Er de købt eller solgt, skal de ud og konkurrere, eller skal det hele nedlægges? Om 2 år står man i den situation, at dele af Storebæltsbroen er færdig, og hvad så? Det var dog lidt trafikalt visionært, hvis man ville komme med den melding.

Jeg føler i hvert fald, at DSB har nogle problemer, og det er ikke DSB, der har skabt problemerne; det er Folketinget. Det viser sig på flere måder, også på grund af det, man har vedtaget her i Folketinget med hensyn til »Ask« og »Urd«, for nu at tage den sag op igen – det plejer at være hr. Ole Donner, der rejser den hver onsdag, men nu skal jeg tage den op igen i dag – der er sket det, at de ansatte i DSB ikke har det særlig godt, fordi de gang på gang hører, hvad der sker med »Ask« og »Urd«. Det går ud over hele systemet, og det går ud over de ansatte. Derfor skulle man gerne videre, og derfor har man nu fået en ny administrerende direktør, som jeg godt vil ønske lykke til med jobbet. Jeg håber, at der vil komme gang i tingene, for her var der da noget at gå i gang med i stedet for de evindelige debatter om vejene.

Havnene og søtransporten bliver heller aldrig nævnt, men hr. Svend Heiselberg var dog lidt inde på det ved at sige: Vi går ind for coastere. Ja, det er jo meget pænt. Der kom en coasterrapport for nogle år siden, og den har ligget og samlet støv. Der sker ikke noget, og der er snart ikke flere danske coastere tilbage, hvis der ikke sker noget. Netop søtransporten er en af de transportformer, som vi ved vil væ-

re miljørigtig i fremtiden. Hvis man skal give et eksempel på det, kan man sige, at skal der transporteres 70.000 t korn, skal der 3.500 lastbiler ud på vejene, og det viser helt klart, at det er bedre at sende dem med et skib. Når det drejer sig om sådanne store laster, så send dem dog ad søvejen. Men der sker ikke noget på området.

Der er lidt om en havnelov, som er blevet lavet om, så der kan blive bedre konkurrence havnene imellem. Det er udmærket, og fra SF's side mener vi også, at det skal være sådan, at de forskellige havne kan gå ind i selskabsliggende konstruktioner, som vi f.eks. har set på Grenaa-Hundested-ruten, hvor havnene og et rederi går sammen og prøver at oprette et selskab. Det synes vi er nogle gode ting, og det kan man godt gøre andre steder.

Vejene skal jeg ikke komme ind på nu – det kommer nok senere på dagen – og banerne har jeg allerede været inde på.

Angående flytrafikken står vi i den situation, at flytrafikken er blevet liberaliseret i det indre marked. Det vil sige, at der bliver konkurrence, og vi har også set, at SAS har forsøgt at indgå nogle aftaler med andre flyselskaber. Det er ikke gået særlig godt, og jeg må nok sige, at i dag synes jeg, det er udmærket, at det er gået, som det er, fordi jeg tror, at SAS godt kan klare sig på længere sigt. De kan lave nogle samarbejdsaftaler med andre flyselskaber, men direkte fusion mener vi ikke der er behov for.

Vi er ikke imod faste forbindelser på alle områder, så netop her mener vi, at det havde været godt med faste forbindelser – vel at mærke togforbindelser – over Øresund og Storebælt. Netop med hensyn til Kastrup Lufthavn ville det betyde meget, hvis man alene havde fået en jernbanedel, for det antal på 13 millioner passagerer, der i dag bruger SAS, ville i hvert fald få voksevækst, hvis det var sådan, at der var kommet en boret tog-tunnel. Der kunne også godt have været en forbindelse, som var beregnet for biler; det kunne vi altid have snakket om, men det er måske for sent nu. Men hvis Kastrup Lufthavn skal bevares som trafikknudepunkt for luftfarten, er det i hvert fald vigtigt, at der bliver lavet noget her, og at vi hjælper Kastrup Lufthavn på en eller anden måde.

HT-området har været omtalt, men det har mest drejet sig om busser osv. Jeg synes, at den

[Tommy Dinesen]

plan, der er kommet for HT, er meget visionær, og jeg synes også, at de seks punkter, der er ridset op, er gode. Det er noget, SF støtter, selv om det drejer sig om 5 mia. kr. Der er allerede nogle, der har sagt, at det er fantastisk mange penge; det er det også, men hvis staten som sådan ikke træder til og hjælper storbyerne med deres trafikinvesteringer, kommer vi i den situation, at det hele bliver nedslidt. De fleste har været i London og set, hvordan det ser ud, og det er et typisk eksempel på, hvorledes den kollektive trafik er blevet dårligere og dårligere og efterhånden ikke kan bruges; også fordi man har privatiseret. Vi går altså ind for støtte, og jeg håber, at trafikministeren vil tage initiativ til, at der bliver nedsat et udvalg eller noget andet med repræsentanter for HT-området, regeringen og eventuelt andre, så man får set på problemerne. Lad os hellere være foran end bagefter udviklingen.

Jeg skal slutte af med lokal- og regionaltrafikken, som heller ikke har været nævnt før. For 20 år siden var jeg selv medlem af Vestsjællands Trafikselskab, da man oprettede de eksisterende bus- og trafikselskaber, og allerede dengang snakkede man om, at der skulle være fælles takster for bane og bus. Men i dag, 20 år efter, har man ikke kunnet finde ud af at lave de fælles takster, som ville være til fordel for kunderne. Det synes jeg er fantastisk, og jeg håber, at der snart sker noget på det område.

Vi har lavet en 4-årig aftale med regeringen om privatbanerne, som får noget nyt materiel. Vi er med på, at der skal satses mere på den kollektive trafik, også selv om det bliver mere omfattende end det, der allerede er vedtaget. Både her og på HT-området mener vi, at det haster.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Jeg vil gerne spørge hr. Tommy Dinesen, hvor han ved fra, hvor langt Venstre og De Konservative er kommet i forhandlingerne med regeringen om en DSB-aftale. Vi mangler svar fra regeringen, og så længe vi ikke har fået de svar, kan vi ikke komme videre. Det skal da ikke være nogen hemmelighed.

Vi har jo i mange år truffet 4-års-aftaler sammen med Socialdemokratiet, hvor SF ikke har været med. Nu er SF kommet med her, men

derfor skal man ikke gå ind og bestemme farten, og hvordan vi andre skal forhandle. Vi er indstillet på at lave et godt forlig, men vi arbejder det sandelig også grundigt igennem.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Som sagt er det i hvert fald 3 måneder siden, jeg fremlagde tingene i SF's folketingsgruppe, og vi havde en god drøftelse og sagde, at det var i orden; vi ville godt være med til det her. Og derfor kan jeg ikke forstå, at det skulle tage så lang tid for V og K, for jeg er da ikke overbevist om, at der er ret meget, der kan laves om i den aftale. Regeringen har jo selv flertal, og SF bakker op bag det, så derfor er der ikke de store muligheder for at lave noget om; sådan opfatter jeg det i hvert fald ikke.

Men jeg fatter ikke, at der skal gå så lang tid. Jeg ved godt, at det ikke bare er trafikordførerne fra V og K, der møder op, for nu har man også fået nogle af de tunge drenge med, når der skal forhandles. Men det er der jo ikke kommet noget ud af.

Og ærlig talt: Det haster! Der er altså millioner af mennesker, der bruger DSB som transportmiddel hver uge, der er 21.000 ansatte inden for DSB, som ikke ved, hvor de står, og jeg synes ærlig talt, det er flovt. Det må jeg indrømme.

**Ole Donner (FP):**

Når man læser George Orwells berømte roman »1984« og læser science fiction-bøger, kan man nogle gange blive bange for de ting, der skal ske fremover. Man kan ligefrem få kuldegysninger.

Nu er der kommet en afløser for den slags bøger, og den hedder »Trafik 2005«. Trafikministerens redegørelse er efter min mening uhyggelig læsning. Visionerne i redegørelsen kan kort sammenfattes således: Mere kollektiv trafik og mere cykeltransport på bekostning af bilismen. Det må være konsekvenserne af denne redegørelse.

Trafikministerens plan må være opfyldelsen af det socialdemokratiske, tilbagestående samfund, en ny udgave af dagens Kina, hvor alle skal køre på cykel. Det hedder i redegørelsen, at det er regeringens mål, at cykeltrafikens andel af persontransporten skal øges frem til 2005. Det skal primært ske ved, at korte bilture

[Ole Donner]

bliver til cykelture, mens længere bilture flyttes over til den kollektive trafik og cyklerne, og hertil skal man som sædvanlig bruge brandbeskatning som et aktivt instrument til at tvinge bilisterne over i den kollektive trafik. Så nu kender vi altså regeringens ønsker for vores trafikudvikling i de næste mange år.

Det fremgår ellers af redegørelsen, at bilerens andel af persontransporten vil stige frem til 2005. Men efter afslutningen af de større motorvejsbyggerier, der pågår i øjeblikket eller allerede er planlagt, kan jeg ikke se ud af redegørelsen, hvilke visioner man har for igangsætning af nye veje og nye vejprojekter. Jeg savner f.eks. visionerne om, hvad der skal ske efter færdiggørelsen af »det store H«, og hvordan og hvornår skal forbindelserne til Midt- og Vestjylland udbygges, når vi ser bort fra den planlagte forbindelse mellem Herning og Århus? Erhvervsudviklingen foregår netop i det område, og selv med den planlagte udbygning vil der blive mangel på vejforbindelser.

Men det er ikke blot i Jylland, der mangler veje – selv om man nu laver de to motorveje i Nordjylland, skønt der ikke er behov for dem. Vi kender jo alle sammen mottoet »Jyden han æ stærk å sej, nu vil han ha' motorvej«, og så er det lige meget, om der er brug for dem eller ej – men prøv at se på andre dele af landet. Fyn har f.eks. været nævnt i dag – linjen Svendborg-Ringe-Odense – og man kunne også nævne nogle veje på Sjælland, f.eks. Frederikssundsvejen, der er blandt de mest trafikerede strækninger i landet. Hvad skal der ske med den, og hvad med udbygningen af Holbækmotorvejen til Sjællands Odde? Efter min mening bliver Odden-Ebeltoft den eneste rentable færgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland, og det står der ikke ét ord om.

90 pct. af samfundets persontransport og 70 pct. af godstransporten afvikles på vejnettet; det fremgår af redegørelsen. Men den nødvendige økonomiske opmærksomhed over for dette forhold mangler, og tilmed er det åbenbart hensigten, at denne trafikform skal undertrykkes til fordel for den kollektive transport. Det hedder nemlig i redegørelsen, at vejtrafikken uden tvivl fortsat vil udgøre hovedparten af den samlede trafik og må forventes at stige frem til 2005, og at denne stigning bl.a. vil afhænge af den økonomiske udvikling og af, hvor kraftigt der sættes ind med foranstaltning

ger for at dæmpe biltrafikken. Og så tænkes der igen på beskatning og andre hindringer for privatbilismen. Der skal åbenbart ikke ofres ret meget på den udbygning af vejnettet, der er brug for og alle hungrer efter, og det er den tendens i redegørelsen, jeg ikke bryder mig om.

Omvendt med den kollektive trafik: Her er det regeringens opfattelse, at der skal overflyttes passagerer og gods til jernbanerne, og det kan kun ske ved, at takstudviklingen så vidt muligt skal afpasses på en sådan måde, at taksterne er konkurrencedygtige i forhold til bil- og flytransport, som det hedder i redegørelsen. Eller med andre ord: Den kollektive transportform skal til stadighed tilgodeses med offentlig støtte på bekostning af en brandbeskatning af den private biltransport. Bevares, kollektiv trafik har sin berettigelse; men der må og skal være større overensstemmelse mellem de faktiske omkostninger og den pris, som brugerne betaler, og der må være bedre overensstemmelse mellem den andel af person- og godstransporten, som f.eks. jernbanerne står for, og de økonomiske ressourcer, de får tilført. Banernes andel af den samlede trafik udgør nemlig kun 8 pct. for persontransportens vedkommende og kun 7 pct. af godstransporten. Bilisterne betaler mange gange de reelle omkostninger ved deres transportform, mens den kollektive trafiks brugere subsidieres, og jeg mener, at forholdet er skævvredet alt for meget.

Hvad angår redegørelsens øvrige punkter om f.eks. færdselssikkerhed, støj, forurening osv., kan Fremskridtspartiet godt støtte mange af de initiativer, der er nævnt; men angående punkterne om energiforbrug og CO<sub>2</sub> mener jeg, at der er modstridende argumenter. Det hedder nemlig, at især for personbilernes vedkommende foreligger der gode tekniske muligheder for en yderligere forbedring af energieffektiviteten. Det er jeg også enig i; f.eks. har man fået en stor teknisk forbedring i katalysatoren, som reducerer forureningen kraftigt, og derfor forstår jeg heller ikke, at netop denne tekniske og miljøvenlige forbedring brandbeskattes på den måde, som tilfældet er. Men det er igen et led i regeringens måde at genere privatbilismen på. For at nedbringe CO<sub>2</sub>-udslippet ønsker regeringen, at der skal ske en overflytning af persontransporten fra privatbilisme til kollektiv trafik, cykel eller gang. Men hvorfor skal

[Ole Donner]

der overføres mere trafik fra vejene til den kollektive trafik, når f.eks. fremkomsten af katalysatorer stort set har løst forureningsproblemet? Det forstår jeg ikke.

Alt i alt mener jeg, at en redegørelse som denne kan Fremskridtspartiet ikke støtte. Den indeholder ganske enkelt for lidt privatbilisme og for megen kollektiv trafik. Jeg mener, at redegørelsen vil fremme en uhyggelig udvikling, og at vi burde gå den anden vej.

Der har fra andre sider også været talt om småskibstrafikken, og vi er fra Fremskridtspartiets side enige i, at man burde styrke denne form for transport. Men desværre tror jeg ikke, at man har haft tid nok til at lave rapporten færdig. Jeg frygter, at næste gang vi ser en sådan rapport, kommer man med et forslag om, at småskibene også skal overføres til jernbanerne for at få mere transport på banelegemerne.

Vi kan ikke bakke op bag denne redegørelse.

**Sonja Albrink (CD):**

Jeg vil starte med at sige tak til ministeren for redegørelsen og bemærkningerne til den, som jeg for hovedpartens vedkommende er enig i. Jeg vil samtidig også gerne takke den tidligere minister for de mange gode diskussioner, vi regeringsordførere har haft i forbindelse med »Trafik 2005«.

Dertil vil jeg gerne fra starten gøre det ganske klart, at CD er på linje med de andre regeringspartier. Vi står bag »Trafik 2005« som det gode analytiske værktøj, det er i diskussionerne om den fremtidige tilrettelæggelse af trafikpolitikken. Men det betyder ikke, at vi ikke kan diskutere nuancer og forskellige mulige initiativer for, hvordan de fælles mål skal nås, og det kan og skal vi også.

Redegørelsen opstiller interessante løsningsforslag til en række trafikale problemer, der bliver stadig mere nærværende og kræver en konstruktiv debat og en saglig løsning.

Men samtidig viser den også, at vi ikke, hvad angår infrastrukturen, har noget at skamme os over; men denne kan blive endnu mere velfungerende, hurtigt og sikker.

Jeg vil også pointere, at CD er enig i de overordnede mål og de fleste hensigtserklæringer om fremtidens trafikpolitik; de er fremadrettede og højst relevante at diskutere. Det betyder ikke, at de mange ideer og hensigtserklæ-

ringer gennemføres i morgen, eller at noget parti er bundet af dem alle. I CD opfatter vi »Trafik 2005« som et diskussionsoplæg, der er lagt frem til bred diskussion.

Da der har været meget diskussion om benzinafgifterne, vil jeg indledningsvis slå klokkeklart fast, at det hverken er regeringens eller CD's hensigt at ændre på benzinafgifterne, ud over hvad der er aftalt i forbindelse med skattereformen. Derom hersker ingen tvivl. Hvad der skal ske efter 1998, tager vi stilling til på et senere tidspunkt. Men det er heller ingen hemmelighed, at Centrum-Demokraterne ikke er de første, der står i kø efter at få benzinpriserne hævet – medmindre der sker en fornuftig kompensation herfor for bilejerne, hvilket CD selvfølgelig altid er klar til at diskutere.

For CD er det nemlig utrolig vigtigt, at man ser nuanceret på de trafikale problemstillinger. På den ene side er vores forbrug af energi på længere sigt ikke opretholdelig. Nye teknologiske landvindinger hjælper enormt, men vi skal være påpasselige med, at forbruget ikke går amok. På den anden side er vores samfund totalt afhængigt af, at varer og personer nemt og smertefrit kan blive transporteret på kryds og tværs. Vi er afhængige af et stort energiforbrug. Dette dilemma skal løses på bedst mulig vis; det er et overordnet samfundsmæssigt synspunkt, der overskygger de drilagtigheder, nogle her i salen ofte forfalder til.

I den forbindelse vil CD ikke tages som eksponent for at være et enten/eller-parti, hvad angår skismaet mellem kollektiv og privat trafik. CD er i allerhøjeste grad et både/og-parti. Der er ingen tvivl om, at den kollektive trafik er nødvendig, som det også flere steder fremhæves i »Trafik 2005«. Det gør sig især gældende i de større byområder. Her er den kollektive trafik uundværlig, og den løser mange vigtige opgaver. Hvad angår person- og godstransport på længere strækninger mellem landsdelene, er den kollektive trafik også en væsentlig faktor.

CD vil gerne være med til at fastholde og udbygge den kollektive trafik, især i storbyområderne. HT's genoplivning af sporvognsdiskussionen finder vi i CD meget forfriskende, og vi synes, det vil være interessant med nogle drøftelser herom. Fra CD møder man ingen ideologiske skotter. Vi vil som sædvanlig vurdere ethvert konkret initiativ pragmatisk; det gælder også finansieringen heraf.

[Sonja Albrink]

Dermed er alt dog langtfra sagt om trafikpolitik – langtfra! For CD er det også utrolig vigtigt, at de mange mennesker, der i hverdagen på en eller anden måde er afhængige af privat transport, har mulighed herfor. Trafikpolitik er meget mere end noget, der vedrører større byer. Ofte forfalder vi til en diskussion om trafikproblemerne med H.C. Andersens Boulevard eller Nørrebrogade her i København som udgangspunkt. Trods disse gaders store og åbenlyse problemer er det forkert at anskue tingene så ensidigt.

Vi skal se langt bredere på trafikpolitikken; det drejer sig også om, at hr. Jensen på det lille husmandssted, hvor vejen slår en bugt, skal have en tilfredsstillende transportmulighed. Dette er også flere steder udtrykkeligt slået fast i »Trafik 2005«, hvilket vi i CD er utrolig glade for og tilfredse med. CD vil nemlig under ingen omstændigheder være med til at indføre urimeligheder over for private transportformer, der for landområderne er alfa og omega.

For CD er den kollektive trafik i landområderne udelukkende et servicetilbud til de få, der ikke er i besiddelse af eget transportmiddel. Det betyder, at især uden for de store byområder er den private transportform uundværlig. Den kollektive trafik hverken kan eller skal løse de vigtige og forskelligartede opgaver, personbilen her løser for virksomheder, familier og mange andre i hverdagen.

Bilen er en vigtig del af mange menneskers hverdag, og det må man ikke overse. Den mobilitet, personbilen er med til at give, er en forudsætning for, at livet kan fungere i de større byer. Dette er vi meget opmærksomme på i CD.

CD vil under ingen omstændigheder gøre det vanskeligt at opretholde en normal hverdag for disse befolkningsgrupper; det vil både hindre deres mobilitet og samfundets fleksibilitet, og ingen vil have gavn heraf. Derfor advokerer CD meget stærkt for, at man ser rimeligt på forholdene; man må ikke skyde sig selv i foden af bare hengivenhed for den kollektive trafik. Den løser vigtige opgaver på nogle områder, privatbilismen på andre. Ingen af dem kan undværes i et moderne samfund. Derfor har vi ikke brug for skyttegravskrige. Hvis CD kan medvirke hertil, er skridtet hermed taget.

Yderligere ville det være dejligt, hvis vi kunne trække hele denne diskussion ned på et ni-

veau, der gjorde os i stand til at forholde os realistisk til den verden, der eksisterer uden for vinduerne. Vi må ikke glemme realiteterne i hverdagen, hverken i byerne eller i landområderne.

Efter CD's mening skal bilisterne ikke holde for økonomisk, selv om der kan være en idé i at begrænse biltrafikken i byerne. Der skal tværtom ske en forbedring af den kollektive trafik. I byområderne er mange mennesker afhængige af en individuel transportform, hvorfor privatbilen udgør en slags kit, der er afgørende, hvor den kollektive trafik trods sin vigtighed og udbredelse ikke slår til. Dermed er ikke sagt, at CD ikke vil være med til at skabe et bedre miljø i byerne. CD vil også gerne overveje tiltag, der yderligere billiggør miljøvenlige biler.

Alle relevante forhold bør nøje diskuteres og undersøges. CD's ærinde er blot, at bilisterne i byerne ikke skal straffes eller tvinges over i den kollektive trafik. Hvis man vil gøre den kollektive trafik mere attraktiv, skal bilisterne lokkes. Det betyder, at den kollektive trafik skal være mere komfortabel, pålidelig, hurtig og yderst serviceminded. Det ligger i udfordringen.

Tag f.eks. S-togsforbindelsen til Frederikssund. Persontallet er øget med en tredjedel, og området har en overordentlig gunstig erhvervsudvikling. Så skal man ikke sidde med hænderne i lommerne. Efter CD's mening bør denne strækning udbygges, så den kan tilfredsstille brugernes behov. Det vil gavne os alle.

Jeg er også særdeles glad for, at ministeren er opmærksom herpå og vil undersøge forholdene nærmere. Jeg venter derfor også på en konstruktiv drøftelse af dette område, da der for mange mennesker stadig er åbenlyse grunde til ikke at benytte den kollektive trafik, hvor den kan benyttes, hvilket dette er et eksempel på.

Overordnet set er det vores opgave at finde sådanne løsninger, at vi ikke sætter miljøet over styr eller belaster det mere end højst nødvendigt, samtidig med at vi sikrer, at der ikke sker en underminering af byerne som aktivitetscentre eller af landdistrikternes store behov for en individuel transportform.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Fru Sonja Albrink har tidligere her i dag

[Ole Donner]

sagt, at det, der står om privatbilismen i 2005-planen, stort set skyldes CD. Og så siger fru Sonja Albrink heroppefra: Vi må ikke glemme realiteterne; bilisterne skal ikke holde for.

Nej, de holder for med velsignelse fra CD. CD var engang bilejernes parti. Det har man glemmt. Nu står fru Sonja Albrink heroppe og siger: Den kollektive trafik skal udbygges; den skal være bedre.

Det vil sige, at den skal være dyrere, at der skal betales mere for den, og at det igen er bilisterne, der skal betale.

Fru Sonja Albrink glemmer, at siden CD kom i Folketinget i 1973, er benzinprisen fordoblet og vægtafgiften mangedoblet; der er også kommet store skatter på sikkerhedsudstyr, og momsens er steget betragteligt.

Alligevel siger CD, at den kollektive trafik skal udbygges. Den skal være dyrere, den skal være bedre, og bilisterne skal lokkes. Ja, de skal lokkes til at betale en masse penge, og derefter skal de forhindres i at bruge deres private bil.

(Kort bemærkning).

**Sonja Albrink (CD):**

Nu synes jeg ikke, at hr. Ole Donner har hørt rigtig efter, men det må hr. Ole Donner selv afgøre.

Der er ingen tvivl om, at både skattereformen og meget andet ville se anderledes ud, hvis ikke CD havde haft en afsmitning på det. Og dér synes jeg i hvert fald ikke hr. Ole Donner kan erklære, at CD ikke har gjort, hvad vi kunne for bilisterne. Vi har jo lagt afgifterne fast. Der sker ikke noget førend efter 1998, hvilket mange ellers fantaserer om.

Den kollektive trafik skal ikke udbygges på bilisternes bekostning; men som jeg også sagde i min ordførertale, er den kollektive trafik et supplement til bilismen, og det synes jeg hr. Ole Donner skulle notere sig.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg ser, at hr. Ole Donner alligevel skal op på talerstolen én gang til, og så kan han måske redegøre for, hvordan han er kommet til det resultat, at benzinprisen er blevet fordoblet i løbet af de sidste 20 år, for det er i det spænd af tid, CD har eksisteret.

Hvordan kommer man frem til det regnestykke? Er det i absolutte tal? Er det i forhold til pristallet? Er det i forhold til, hvad benzinen koster i andre lande? Eller er det rent ud sagt noget forfærdeligt . . . ? Jeg tror, jeg skal afstå fra det sidste ord.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg vil sige til fru Sonja Albrink, at jeg skam hørte efter, og jeg hørte også nu her igen, at fru Sonja Albrink er meget interesseret i at få den kollektive trafik udbygget som et supplement til privatbilismen.

Jamen privatbilisterne betaler mange gange den pris, som det reelt koster, og det skyldes bl.a., at CD har været med til at indføre alle de store afgifter. Hvis det er det, CD har fået ud af at være med i denne 2005-plan, synes jeg, det er meget skralt.

Med hensyn til benzinpriserne: Tænk på, hvor meget afgifterne er forhøjet, hvor meget momsens er forhøjet, og hvor meget energiafgifterne er forhøjet i de 20 år! Så jeg tror nok, at vi skal komme frem til det, som jeg talte om.

(Kort bemærkning).

**Sonja Albrink (CD):**

Jeg skal til hr. Ole Donners orientering bare sige, at »Trafikplan 2005« jo ikke er et lovforslag. Det er et idéoplæg, som vi skal diskutere. Så der er ikke noget, der er vedtaget.

Og CD har aldeles ikke været med til at gennemføre store afgiftsstigninger. Det er noget sludder!

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg takker for fru Sonja Albrinks sidste indlæg, hvormed der blev sagt, at det i hvert fald ikke er noget, CD står bag, og at når det først kommer til realiteterne, så er CD ikke med. Det svarer nogenlunde til dengang i 1973, da CD sagde: Vi skal nok forsvare bilejerne. Men når det kommer frem til realiteten, så gør man det ikke alligevel!

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Jeg skal her afbryde forhandlingen og ud-sætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.15.

Mødet udsat kl. 12.01

Mødet genoptaget kl. 13.15

Forhandlingen genoptoges.

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg må jo konstatere, at der er en slående lighed mellem en tom folketingsaal og en fyldt: Det er ikke til at få ørenlyd! Men jeg kan så glæde mig over, at vælgerne synes at have betydelig større interesse i mit indlæg end Folketingets medlemmer.

Men det, som er på dagens dagsorden, er jo trafikhandlingsplanen »Trafik 2005«, og jeg synes, der er sagt en del positivt om den, ganske vist også noget negativt, men jeg vil i hvert fald for min part sige, at jeg synes, det er et utrolig flot stykke arbejde, der er udført. Man kan sige, at det er, fordi jeg selv har været med til det; men jeg mener nu, at takken først og fremmest skal rettes til Trafikministeriets embedsmænd, som i høj grad sammen med deres minister har udarbejdet et oplæg, hvor vi i sjældnen grad kommer hele raden rundt og også får fremstillet trafikproblemerne i en sammenhæng, som gør det muligt for os politisk at begynde at se, hvad det er, vi skal rette på, hvis vi ikke blot ønsker, at trafikken selv skal bestemme, hvordan udviklingen skal være i Danmark.

Men jeg vil tillade mig først at begynde lidt uden for landets grænser. Det er sagt tit – og det er rigtigt – at vi ikke isoleret kan tilrettelægge en dansk trafikpolitik. Vi er meget afhængige af, hvorledes andre forestiller sig udviklingen, og det er en lykke for Danmark, at man i EU er så langt i overvejelserne om trafikpolitikken, som man er, at man dér har udarbejdet en trafikhandlingsplan – den såkaldte hvidbog – hvori det klart fremstilles, at vi er nødt til at træffe nogle politiske beslutninger, hvis vi vil ud af de vanskeligheder, som den stigende trafik giver vores samfund.

Når man samtidig konstaterer, at der er ud-sigt til en dansk trafikvækst på måske 50 pct. i løbet af nogle få år, forstår vi også, hvad omfanget af opgaven er. Og så er det håbløst at fortsætte en dansk debat, som lader forstå, at vi kan vælge at satse enten på den kollektive trafik eller på den individuelle. Det er håbløst! Der må være en kombination.

Vi har i dag ikke i Danmark tilnærmelsesvis de samme trafikale problemer, som man oplever i visse af de europæiske lande. Når vi i disse dage hører om en folkeafstemning i Schweiz, som siger nej til fortsat vækst i biltrafikken, er det selvfølgelig alvorligt – og alvorligt ment. Og når vi ved, at Østrig, som er i forhandlinger om optagelse i EU, også siger, at der må lægges begrænsninger på, eller at de med andre ord ønsker at fortsætte med de begrænsninger, de selv har lagt på især den tunge trafik igennem Østrig, også efter at de er blevet medlemmer af EU, så er det ikke rart efterfølgende at høre, at samtlige andre tolv EU-lande presser Østrig, forsøger at presse Østrig væk fra denne holdning, forsøger at presse dem til at modtage mere transittrafik, end de selv føler de kan forsvare over for deres befolkning og over for miljøet.

Jeg håber ikke, at den danske regering deltager i dette presseri over for Østrig. Jeg håber, at den danske trafikminister i dag kan fortælle, at der er dansk forståelse for det problem, som Østrig har, og dermed også for det problem, som Schweiz har.

Dermed går jeg også ud fra, hvis det bliver svaret – hvad jeg håber – at man heller ikke vil imødekomme de danske helt legale vognmandsinteresser, som går ud på, at vi nu skal skubbe til Schweiz, bede dem om at droppe det resultat, som folkeafstemningen gav i Schweiz mod fortsat vækst i lastbiltrafikken.

Det er ikke en dansk opgave hverken direkte over for disse lande eller via EU at forsøge at presse dem væk fra en miljørigtig transportpolitik, og da slet ikke, når vi ved, at grundelementet i den europæiske miljø- og transportpolitik, som den er beskrevet i hvidbogen, er præcis det samme. Men for Østrig og Schweiz er det blevet træls og ubehagelig hverdag, nedslidende hverdag, miljøodelæggende hverdag med det trafikpres, de har, og som vi risikerer på et eller andet tidspunkt også at få, hvis vi ikke er parat til at tænke nyt og gå nye veje. Jeg synes, det er en lykke for os, at vi får chancen for ikke at komme i disse landes situation.

Det store problem er, at hvidbogen fra EU kun er blevet til hvidbog – der er ikke fulgt konkrete handlinger efter. Det er stadig et kæmpeproblem at få f.eks. den skandinaviske togtrafik til at hænge direkte sammen med den europæiske. For år siden var der problemer

[Bilgrav-Nielsen]

med skinneafstanden – det er vist rettet overalt nu – men det er stadig umuligt at få mandskab og teknik til at arbejde sådan sammen, at man uden videre i EU-regi kan beslutte at overføre en større del af den tunge trafik f.eks. på skinner, som jo er den enige målsætning, vi har. Der er simpelt hen tekniske vanskeligheder og hindringer herfor. Jeg håber, at det er dansk initiativ, at der arbejdes så intenst som muligt for at fjernet disse faktiske hindringer for den udvikling.

Her i Danmark følger vi med »Trafik 2005« nu EU-hvidbogen op, og det er der grund til at rose for. Opgaven er beskrevet, problemerne er beskrevet, og der er oven i købet i afslutningen af den store rapport beskrevet en vision om, hvorledes Danmark kan se ud – jeg ved ikke, om der tænkes på år 2010 eller 2030, men deromkring vel – hvor vi har løst de trafikale problemer, og det synes jeg ser ud til at være et godt og et behageligt samfund. Det er et samfund, hvor den nødvendige transport kan finde sted, men det er også et samfund, hvor mennesker kan være i fred for transporten og de miljøgener, som transporten giver.

I denne forbindelse skal man gøre sig klart, at vel omkring 50 pct. af den kapacitet, der i dag er på vore lastvogne og i vore personbiler, er ledig, når bilerne kører på vejene, og også i togene er der en stor ledig kapacitet. Det må vi gøre noget ved. Vi har i Danmark ikke reelle trafikproblemer, hvis vi kan tillade os at køre rundt med så stor en ledig kapacitet.

Det vil altså sige, at stimuleringerne til at udnytte kapaciteten ikke er tilvejebragt.

Vi er i Det Radikale Venstre meget tilfredse med, at vi er nået så langt, som vi er, med denne »Trafik 2005«. Men det er også klart nok, at virkemidlerne i den ikke er så effektive som ønskeligt. Det har noget at gøre med, at de først kan blive virkelig effektive, når det hele hænger sammen med EU-politikken.

Men det har også noget at gøre med dansk indenrigspolitik – lad det bare være sagt rent ud! Der er nogle holdningsforskelle her. Der er stadig en mangel på erkendelse – især i højre side af salen – af, hvilke virkemidler der skal anvendes. Og jeg tror desværre, at det er sådan for mange i den borgerlige lejr, at det først er, når man holder i bilkøen ude på motorvejen – den 6-sporede formentlig – at man opdager, det ikke er helt tilstrækkeligt kun at satse på bilismen.

Det er derfor, vi nu i tide skal satse på at få udviklet den kollektive trafik. Og jeg tror, at det har noget at gøre med fordomme, at vi ikke bevæger os ud over den gamle standkrig om trafikken: kollektivt eller privat.

Man kan blive bestyrket positivt i, at folk godt ved, hvad det drejer sig om, når man læser den undersøgelse, som HT just har gennemført. Rent faktisk er det sådan, at uanset hvor man bor i landet, vil man være med til at ofre mere på den kollektive trafik. Man er klar over, at den stigende biltrafik er et miljøproblem, som gælder os alle, og som vi må komme ud af så hurtigt som muligt.

Jeg vil opfordre til, at det udmærkede arbejde, som Transportrådet har iværksat, og som nu foreligger omdelt for os i en publikation, bliver fortsat konkret med, at man prøver at vurdere, om det nu også er rigtigt, som det påstås, at jo længere vestpå man bor i landet, jo mere afhængig er man af bil. Det kan godt forstås sådan rent fysisk. Men jeg gætter på, at folk, der bor i nærheden af de større byer, har lige så mange kørte kilometer i egen bil til arbejde som dem, der bor i de vestlige egne af landet. Men lad os få Transportrådet til at undersøge opgaven; så har vi et mere reelt grundlag at diskutere på.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Nu hørte vi hr. Bilgrav-Nielsens tårepersende redegørelse om Østrig og Schweiz. Jeg vil gerne sige, at der er opnået en aftale med Østrig om det ØKOPON-system, som skal sikre miljøet, og som jeg stemte for. Det medfører, at 60 pct. af NOC-værdien nedsættes i perioden 1996 til året 1999. Det var de borgerlige, der stemte for det og gik ind for den opgave for at løse miljøet. Vi var altså med, før det rigtig begyndte at gå galt.

Men det er ikke det, vi skal tale om i dag. Jeg ved godt, hvorfor De Radikale helst vil stå og tale om Schweiz og Østrig og alt det dér, men ikke de lokale problemer. For hvordan løser vi problemet i Danmark? Jeg hørte, at HT-løsningen var De Radikales løsning for København.

Så vil jeg gerne spørge hr. Bilgrav-Nielsen, som er valgt i Jylland: Kan hr. Bilgrav-Nielsen så gå ind for DanBus-systemet i Jylland, som kører på tværs af amterne og dér, hvor jernba-



[Ikast]

nerne ikke kører? Eller kan det ikke komme igennem, fordi det er et privat foretagende og det skal være DSB, der har prioriteten? For jeg har den fornemmelse, at det er den, der gennemsyrrer den nuværende regering. Man tør ikke blive rigtig slem, således at privatbilisten får lov til at folde sig ud. Hvis vi kan lave en bedre kollektiv trafik, vil jeg gerne sige til hr. Bilgrav-Nielsen, er jeg med på vognen. Men jeg vil ikke være med, hvis man bare straffer bilisterne og ikke kan stille noget virkelig effektivt ved siden af.

(Kort bemærkning).

**Helge Sander (V):**

Hr. Bilgrav-Nielsen holdt et indlæg, som jeg tror langt de fleste kunne tilslutte sig.

I Venstre er vi også klar over, at det er vigtigt, at vi har et kollektivt trafiksystem, der fungerer – det synes jeg også at hr. Svend Heiselberg understreger meget kraftigt – men det, der gør, at der kan blive en bred tilslutning til hr. Bilgrav-Nielsens indlæg, er jo, at hr. Bilgrav-Nielsen ikke går ind til substansen.

Der er to muligheder: Det kollektive og det individuelle. Vi skal have begge dele, men vægningen af det kommer hr. Bilgrav-Nielsen ikke ind på, for dér skal vi gøre os klart, at hver gang der bruges 1 kr. på den individuelle trafik, vil hr. Bilgrav-Nielsen og de, der støtter regeringens plan, bruge 3 kr. Det er det, jeg synes er det reelle problem.

Vi taler alle sammen om ledigheden. På arbejdsmarkedet er et af de store problemer, vi har, manglende mobilitet. Hvordan vil hr. Bilgrav-Nielsen klare det problem, hvis det er således, at man ikke vil ofre det, som det koster, eller i hvert fald skabe en bedre balance mellem de individuelle muligheder og det kollektive?

Hvad angår landdistrikterne, vil jeg gøre opmærksom på, at en femtedel af landets befolkning bor i landdistrikterne; dér kommer der ikke et S-tog, hvis man kommer for sent til busen. Det er således, at halvdelen af alle industriarbejdspladser i Danmark i dag findes vest for en linje, der går øst for Silkeborg. Jeg synes, det er forhold, som man bør tage med i sine overvejelser, og som jeg synes hr. Bilgrav-Nielsen ikke forholder sig til.

Dermed vil jeg også gerne endnu en gang understrege, som jeg sagde det i formiddags, at

man ikke kan basere sin trafikplanlægning alene på tal, altså ved at måle, hvor mange der kører på Lyngbyvejen, og hvor mange der kører på en knap så trafikeret vej et andet sted i landet. Man bliver nødt til at se på, hvilke muligheder der er ved siden af, og hvilke behov det erhvervsliv har, som skal bringe sine varer frem til rette tid.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg vil gerne sige til hr. Helge Sander, at der er lavet en rapport, og jeg skal senere læse op fra den, når vi kommer til den sædvanlige bildiskussion senere i dag, for jeg synes, at det, Transportrådet har lavet, er så godt. Det viser sig, at det er bedre for samfundet som sådant at bruge penge på, at pendlere får nogle ordentlige forhold, frem for på erhvervslivet. Det synes jeg er meget interessant. Det er ikke alle virksomheder, der lader deres placering afhænge bare af nogle lave trafikomkostninger.

Hr. Ikast stillede et spørgsmål, som ganske vist ikke var til mig, men som jeg alligevel ikke kan lade være med at besvare eller prøve at besvare, nemlig om DanBus skal have lov til at køre. Jeg mener, at man godt kan lade DanBus få lov til at køre, hvis der ikke er en konkurrerende jernbane lige ved siden af. Det er altså tåbeligt ude i de dele af landet, som i forvejen er tyndt befolket, at man har en bus, der konkurrerer med et tog, der findes der i forvejen, for en af disse trafikformer vil på et eller andet tidspunkt bukke under. Vi havde problemet for 2 år siden, hvor det italienske CittiShips, der sejlede mellem Århus og Kalundborg, fik oprettet en busrute, der gik fra Kalundborg til København og omvendt. Hvad skete der? Belægningen hos DSB faldt selvfølgelig, og de konkurrerede altså begge to. Hvem går det ud over? Det går ud over borgerne i sidste ende. Det var ikke engang hurtigere at bruge busforbindelsen; det var akkurat det samme. Folk skulle skifte alligevel i Høje Taastrup.

Hr. Bilgrav-Nielsen er jeg normalt enig med på disse områder, og det er jeg også i det, der er blevet sagt her, men der er et par ting, som ikke blev sagt, og som jeg gerne vil spørge hr. Bilgrav-Nielsen om. Jeg forstår godt, at man er i en regering osv., men jeg vil gerne spørge, om De Radikale ikke stadig væk er enig med SF i,

[Tommy Dinesen]

at styringsmekanismen er vigtig, altså at benzinpriserne skal op.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Der kommer en stigning i benzinpriserne – det er ingen i tvivl om. Det er beskrevet i »Trafik 2005«, hvorledes den kommer, og det svarer helt til aftalen i skattelovgivningen.

Dernæst vil jeg gerne sige til hr. Helge Sander, at det jo ikke er så mærkeligt, at regeringen foreslår lidt flere investeringer i den kollektive trafik end i vejtrafikken, når det er den langsigtede målsætning at flytte trafik. Det er faktisk logisk.

Men med det, som hr. Helge Sander siger om det vestlige Danmark, er det egentlig utroligt, at der er tendens til fortsat økonomisk vækst i Danmark, så underforsynet som det vestlige Danmark er med motorveje ifølge hr. Helge Sander! Kunne det ikke få hr. Helge Sander til at genoverveje, om det nu er rigtigt, at dette område er så underforsynet med motorveje, som hr. Helge Sander mener? Jeg mener nemlig, at det er helt forkert, og jeg kan også som hr. Tommy Dinesen henvise til Transportrådets notat om dette emne. Det er ikke godtgjort, at man ved at bygge flere motorveje øger den økonomiske aktivitet i et bestemt område. Man kan nok forskyde væksten lidt mellem forskellige områder ved at øge serviceniveauet, men ikke decideret fremkalde ny økonomisk vækst.

Der er i dag god basis – gudskelov – for sund økonomisk vækst i det vestlige Danmark. Vi skal også være opmærksom på, at det vejnet, der er der, skal fornys og forbedres – og planen er jo et godt eksempel på, hvordan det kan ske – men at påstå, at man derudover skal bygge striber af nye veje, er galt.

Til hr. Ikast vil jeg sige: Jo, det drejer sig også om Østrig og Schweiz og måske især om Tyskland, for hvis vi ikke er opmærksom på de problemer, de har, ender vi med at have de samme problemer. Vi er i Det Radikale Venstre tilhængere af, at der er samspil mellem private og offentlige. Ingen tvivl om det.

(Kort bemærkning).

**J.K. Hansen (S):**

Jeg bliver nødt til at forsøge endnu en gang

at få hr. Ikast ud af busken, hvis det er muligt. Hvor er det, man i »Trafik 2005« straffer bilisterne? Hvad er det for en tale, man kommer med? Hvor er det i »Trafik 2005«, man straffer bilisterne? Kom med nogle helt konkrete eksempler, og så lad os da diskutere det i stedet for bare stadig væk at fremture med, at i Socialdemokratiet straffer man bare bilisterne og går ind for den kollektive trafik.

Jeg hørte det ikke i hr. Bilgrav-Nielsen's tale, og jeg har i hvert fald heller ikke selv lagt op til, at der var tale om et enten-eller. Jeg har lagt op til og sagt indtil flere gange, at der er tale om et både-og. Og så skal man holde op med at fremture med de ting der, men komme med nogle konkrete eksempler, så vi kan få en ordentlig debat ud af det i stedet for bare at slynge ud, at vi straffer bilisterne.

Må jeg sige om DanBus eller om andre af de busser – det er jo i Persontrafikrådet, sådanne afgørelser træffes – at hvis der bare er tale om at skumme fløden, så mener jeg bestemt ikke, at den virksomhed skal foregå parallelt med jernbanernes, men vi har bestemt ikke noget imod, at der oprettes den slags kollektiv trafik. Må jeg bare sige, at store dele af den kollektive trafik, sågar i hovedstadsområdet, men også uden for hovedstadsområdet, jo i dag drives af private vognmænd.

(Kort bemærkning).

**Helge Sander (V):**

Hr. Bilgrav-Nielsen siger, at man vil bruge lidt – lidt – flere midler på den kollektive trafik. Jeg bliver nødt til at gentage: Det er altså tre til fire gange så meget som på den individuelle trafik.

Jeg kan godt forstå, at hr. Bilgrav-Nielsen forsøger at smygge sig udenom; for det er et problem. Det afsløres jo også derved, at hr. Bilgrav-Nielsen overhovedet ikke svarer på de to konkrete spørgsmål, jeg stillede om, hvad der sker, hvis det, der er beskrevet i trafikhandlingsplanen, bliver en realitet, nemlig: Hvordan vil hr. Bilgrav-Nielsen imødegå den manglende mobilitet, når vi taler om arbejdsmarkedsproblemer? Hvad vil hr. Bilgrav-Nielsen gøre for den femtedel af befolkningen, som bor i landdistrikterne, hvor man, uanset hvor meget man end bruger på den kollektive trafik, ikke kan dække den del af befolkningen?

[Helge Sander]

Så kommer vi frem til det med erhvervslivet. Erhvervslivet er blomstret op i den vestlige del af Danmark, men der kommer jo et tidspunkt, hvor det er nødvendigt, at man får en noget bedre infrastruktur, end man har haft hidtil. Det, der er det store problem i den forbindelse, er, at det, vi taler om i dag, jo realistisk set tidligst kan realiseres et langt stykke efter år 2000. Hvis vi skal følge »Trafik 2005«, så skal man i de følgende mange år kun vurdere mulighederne i de områder, vi taler om her. Derfor er hovedspørgsmålet i dag, og det er også det, jeg synes vi skal koncentrere os om, men der er jo andre, der forsøger at trække det ned i asfaltdebatten: Er det virkelig således, at vi skal bruge 3-4 kr. på den kollektive trafik, hver gang vi bruger 1 kr. på den individuelle? Hvordan kan det tilfredsstillende hele Danmarks befolkning? Det har jeg meget svært ved at se kan lade sig gøre.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg vil spørge hr. Bilgrav-Nielsen igen: Er det ordførerens opfattelse, at den krone, der bliver lagt på en liter benzin, kan bruges til noget, hvis man skal styre biltrafikken over i den kollektive trafik?

Når jeg spørger, er det, fordi jeg tror, at udviklingen har overhalet det forlig, der ligger på dette område. For allerede i går kunne man over Ritzau se, at Statoil havde sat prisen ned svarende til det, som man på et år vil bruge til at hæve benzinprisen med andre steder. Derfor kommer man ikke ud af det her, hvis man ikke går hen og sørger for, at benzinprisen bliver hævet betydeligt mere end det, der lægges op til i handlingsplanen.

(Kort bemærkning).

**Aagaard (KF):**

Jeg kunne for så vidt godt følge hr. J.K. Hansens advarsel om, at dette ville blive til en motorvejsdebat. Men det er jo lidt svært, når hr. J.K. Hansens egne partifæller, f.eks. fru Sonja Mikkelsen, kom med de udtalelser, som hun gjorde i formiddags, og nu også hr. Bilgrav-Nielsens synspunkter på den videre motorvejsudbygning. Vi kan så trøste os med, at det er lykken, at hr. Bilgrav-Nielsen ikke har haft indflydelse på motorvejsudbygningen her-

hjemme, for så havde vi ikke haft en eneste motorvej i Danmark med de synspunkter, som hr. Bilgrav-Nielsen lægger for dagen.

Vi sidder jo ikke i Vejle Amtsråd eller i Herning Byråd i den fase, vi befinder os i. Vi har ansvaret for en overordnet trafikplanlægning. Den planlægning, man taler om her, er for et vækstområde, som også hr. Helge Sander pointerede før, som er konstateret igennem en årrække. Derfor er det naturligt, at man er opmærksom på den udvikling og den infrastruktur, som det kræver. Det har regeringen også forholdt sig til ved at lave de to stumper motorvej i en anlægslov. Det, der er helt afgørende, er at få de to stumper forbundet, således at man får en helhed, og det er det også relevant at spørge ministeren om. Hans forgænger understregede i debatten i juni måned sidste år, at man ville vende tilbage i den nye folketings-samling og inden jul med en redegørelse for, hvor linjeføringen omkring Silkeborg ville komme til at gå. Det har vi ikke set, og der står nogle meget forblommede vendinger i trafikhandlingsplanen, så for os at se er der ikke lagt op til nogen afgørelse på det punkt. Det føler jeg at vi mangler ikke alene af hensyn til motorvejen, men så sandelig også af hensyn til lokalområdet, af hensyn til de mange borgere, som lever i uvished, og som i realiteten er stavnsbundne og hverken kan sælge eller flytte fra deres nuværende bopæl. Så mit spørgsmål til trafikministeren er: Hvornår kan vi forvente et udspil fra regeringen på dette område?

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Hr. J.K. Hansen spurgte hr. Ikast, hvorved bilisterne betalte i forhold til dem, der bruger den kollektive trafik, og nærmest antydede, at bilisterne i hvert fald ikke betalte noget ekstra.

Jeg vil da godt komme med et par eksempler: Når man anskaffer sig en bil, betales den flere gange, idet der er sket en mangedobling af vægtafgiften, der er sket en forhøjelse af benzinprisen, og alle skatter og afgifter er blevet forhøjet. Momsen er blevet forhøjet, og den tillægges jo inden selve registreringsafgiften.

Tænk, hvis man brugte alle de penge, som bilisterne betaler, til trafikfremmende foranstaltninger, så ville der ikke blive mangel på motorveje nogen steder.

[Ole Donner]

Når man derimod kører med den kollektive trafik, så får brugerne et tilskud til billetten, og jo mere man udvider den kollektive trafik, jo dyrere bliver det. Derfor bliver den skævvridding, der er i dag, større og større.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg skal ikke bruge min kostbare tid til at kommentere hr. Aagaards indlæg, for han ved jo godt, at det er det rene nonsens at stå og hævde, at vi ikke er tilhængere af, at der bygges motorveje – ikke én eneste overhovedet. Vi har stemt for den hjulke motorvej, men vi er ikke med på en hvilken som helst galskab, og det er galskab, når hr. Aagaard har gjort det til en vimpel for sig selv og sit parti – tillykke med det! – at der skal føres en firesporet motorvej igennem Gudenådalens på måske det smukkeste sted i hele Gudenådalens. Det forsøger vi andre at forhindre og finde andre løsninger på.

Så vil jeg sige til hr. Helge Sander, at det er egentlig interessant, at hr. Helge Sander vil forsøge at gøre det til et stort dansk problem, at vi gør, som EU beder os om, nemlig at øge brugen af søtransport og kollektiv transport. Det er fantastisk, at hr. Helge Sander gør det til et stort problem. Det kan det kun være for hr. Helge Sander og for Venstre, hvis det er et problem overhovedet. Det svarer fint til den linje, der er lagt i handlingsplanen, og den linje, der er lagt i EF's transportpolitik.

Så spørger hr. Helge Sander: Hvad med landdistrikterne? Hvad med mobiliteten? Mobiliteten fejler ingenting. Der er en udmærket mobilitet i Danmark, når vi alene fokuserer på dette med at komme frem og tilbage på vore veje med biler og med tog. Den er sådan set udmærket, men det drejer sig altså om at forhindre, at den eksplosive vækst, som er beskrevet, alene kommer til at foregå på vore veje. Så ville vi snart ikke kunne finde en grøn plet på motorvejsasfalten. Er det sådan, man ønsker sig det ved Herning? Jeg tror det ikke. Jeg tror måske endda, at det kommunale valgresultat ved Herning viste, at man ønskede sig noget helt andet.

**Inger Stilling Pedersen (KRF):**

Kristeligt Folkeparti synes, det er udmærket, at vi har fået denne redegørelse og denne plan, og jeg synes også, at vi skylder tak til de

mange mennesker, der står bag den, og som har gjort et stort stykke arbejde.

Man kommer let i sådan en trafikdebat til at holde på den ene side eller på den anden side, men det er sagt nogle gange i dag, og det vil jeg også gerne starte med at sige, at vi er alle sammen trafikanter af forskellig slags. Nogle gange går vi, så cykler vi, så er vi i vores egen bil, så er vi i tog, så sejler vi, så flyver vi – altså vi bruger faktisk alle sammen både individuel og kollektiv trafik.

Derfor har vi selvfølgelig også en fælles interesse i at finde ud af, hvordan vi gør det bedst, og netop denne redegørelse prøver på at tage alle ting med, og så kan man vurdere forskelligt og planlægge ud fra forskellige synspunkter, men, som jeg netop sagde i et tidligere indlæg, kan det samarbejde, vi skal have omkring planen, måske gøre, at vi kan finde frem til nogle fornuftige løsninger.

Der er ingen af os, i hvert fald ikke ret mange, der kan undvære bilen, hvis vi først har den, og det gælder, uanset hvilket parti man kommer fra, og hvad man ellers står og prædiker, når man er ude at lufte sine synspunkter. Så er de allerfleste jo glade for at have deres bil, og vi må også slå fast, at den betyder meget for mange mennesker.

Det er somme tider meget, meget svært for ældre mennesker den dag, de ikke længere kan køre, ikke fordi de ikke kan køre, men måske fordi de ikke kan få en syg ægtefælle transporteret væk fra hjemmet uden med største besvær.

Vi må jo huske på, at uanset om vi har busser eller tog, så skal vi hen til toget, vi skal hen til rutebilen, den holder jo ikke uden for vores dør. Det vil sige, at vi alle sammen har et eller andet transportbehov for at komme hen til den kollektive trafik. Der kan så være kortere eller længere afstand, og man kan have større eller mindre besvær med at komme derhen.

Men vi skal nok, når vi taler om disse ting, prøve at se det meget mere bredt, end vi tilsyneladende gør. Nu er de fleste her jo unge eller yngre, friske mennesker, som jo sagtens kan klare problemerne, men der er mange, der har forskellige handicap, eller bare det, at de er ældre, eller det, at de for unge til at kunne køre selv. Der er altså for os alle sammen noget, der gør, at det bliver lidt mere besværligt for os.

[Inger Stilling Pedersen]

Derfor tror jeg, det er utrolig vigtigt, at vi ser på: Hvordan tackler vi så problemerne også i fremtiden? Det er jo rigtigt, som det er sagt, at vi ikke er interesseret i, at der er så mange biler på vejene, at vi ikke kan komme frem. Netop min bil skal jo frem, det er klart, så kan de andre jo blive hjemme. Sådan har vi det nok alle sammen: Hvorfor er der så mange, der kører i dag, når jeg nu lige kommer og skal frem?

Hvis vi alle sammen har det sådan, er det jo klart, at så er det svært at gøre noget ved det. Men jeg tror faktisk, vi kan gøre noget ved det. Hvis vi nu tager den kollektive trafik og spørger: Hvorfor bruger man ikke den kollektive trafik i dag? Jeg overhørte på vej herind i dag et argument: Det var en dame, der fortalte, hvor besværligt det var først at komme til bussen og dernæst at vente på bussen; det tog hende halvanden time at komme frem, hvor hun måske med sin bil kunne have klaret det på 20 minutter.

Det er jo klart, at så er det ikke bare et spørgsmål om, hvad en liter benzin koster, det er et spørgsmål om tid. Selv i Københavnsområdet siger man: Jamen det tager en halv til en hel time længere at komme frem. Den dag, det er muligt at komme frem på nogenlunde samme tid, så er man meget mere tilbøjelig til at bruge den kollektive trafik. Hvis jeg f.eks. skal fra Randers til Aalborg, så kan jeg komme lige så hurtigt derop i tog, som hvis jeg kørte bil, og det gør faktisk, at jeg ikke har lyst til at køre i bil til Aalborg, for toget kommer lige så hurtigt frem.

Jeg tror, det er den vej, vi skal gå, når vi skal prøve at planlægge, at vi virkelig får tiderne til at passe sammen, og ikke som når man skal have besøg fra Sjælland, at så går der en eller anden bus op til færgen, men desværre sådan, at bussen er fremme 20 minutter efter, at færgen er sejlet; og det kan der selvfølgelig ikke laves om på, vel? Så inden vi skælder så meget ud på bilismen, skal vi nok se på, hvad årsagerne er til, at man ikke bruger den kollektive trafik, og så gøre noget ved det og investere fornuftigt i det.

Spørgsmålet er så: Hvilken kollektiv trafik skal det være? Skal det være bus? Eller skal det være tog? Jamen det må man da finde ud af ud fra befolkningsunderlaget. Der er jo ikke nogen fornuft i at sende en stor bus af sted i et område, hvor der ikke er folk nok til at fylde

bussen op. Det skal måske være små busser, der skal køre. Derfor kan man ikke bare sådan stå her og sige det ene eller det andet.

Kristeligt Folkeparti ønsker, at vi fremmer den kollektive trafik, men ikke på bekostning af muligheden for at komme frem i egen bil. Det skal være et valg, man har, i hver situation at sige: Hvad er fornuftigt? Hvornår er det bedst at tage toget? Hvornår er det bedst at tage rutebilen? Hvornår har jeg mest brug for min egen bil? Og så videre. Så tror jeg, at vi virkelig finder frem til en fornuftig løsning.

Det er klart, at vi også må se på, hvad det betyder for miljøet, som det er nævnt nogle gange. Jamen man behøver ikke at forhøje prisen på benzin for at gavne miljøet. Man kan jo også gå den anden vej og investere meget mere i at se på selve bilerne, f.eks. på udstødningen, og det gælder ikke bare privatbilerne, men også busserne.

Der skal være sammenhæng i vores trafik, og jeg synes, at man af redegørelsen får frem, hvor vigtigt det er at satse på det hele.

Hr. Tommy Dinesen nævnedes noget om søtransport, og det er jo klart, at en gammel sømand gerne ser, at vi får nytte af skibene. Det tror jeg at vi alle sammen gør. Men jeg savnede lidt i hr. Tommy Dinesens tale. Hvordan kommer kornet ned til skibet? Det er jo ikke sådan, at skibet kommer ud og henter kornet rundt omkring? Det vil sige, at vi må have nogle transportsystemer, der kan klare dette. Nogle steder kan det være toget, der bruges, og andre steder skal man have nogle biler til at køre, og det er vigtigt, at de veje, der fører ned til vores havne, er gode og sikre, sådan at de ikke ligger på tværs af den øvrige trafik. Vi må altså hele tiden tænke på at planlægge fornuftigt og bruge ressourcerne så godt som muligt.

Så kan man jo diskutere, hvor mange motorveje vi skal have, eller vi ikke skal have. Jeg mener, og det har jeg sagt indtil flere gange, at motorveje er en god ting. De er trafiksikre, og måske bortset fra herovre omkring København, hvor man nok skal have nogle lavere hastighedsgrænser end på en almindelig motorvej, fordi trafikken er tættere, så er det en god investering. Men selvfølgelig skal man ikke have motorveje overalt. Der skal være en fornuftig planlægning, og jeg sagde i formiddags, at aftalen om de motorveje, vi har planlagt, og som er en del af et forlig, ligger fast, medmin-

[Inger Stilling Pedersen]

dre alle partier bag forliget ønsker noget andet. Sådan er det nu engang her i huset, og det kan man ikke lave om på, selv om der er nogen, der vil, og så kan vi hele tiden diskutere, om det er fornuftigt eller ej. Det er faktisk ikke det, det drejer sig om her.

Vi mener stadig væk, at der er brug for nogle flere veje. Vi mener også, at vi skal have Århus-Herning-strækningen gjort færdig, og kan man ikke blive enige i denne samling, så må man jo tage det op senere hen. Så kan kommende regeringer se på, hvordan det sidste stykke skal være.

Vi mener også, der er brug for veje omkring Herning, men hvordan de skal udformes, og hvor de skal ligge, mener jeg ikke man er færdig med at diskutere endnu.

Det gælder om, at vi får et trafiksystem, som kan bruges og udnyttes, og så gælder det også om, at vi alle sammen som trafikanter bliver mere bevidste om, hvordan vi færdes, hvad enten vi er gående – og så skal man jo også passe på – eller vi er cyklister, og at man gør sikkerheden så god som muligt for cyklisterne. Der synes jeg man har gjort meget, men det er ikke godt nok endnu.

Men jeg kan ikke lade være med at more mig en lille smule, når det bliver sagt, at nu skal man til at tage cyklen på de korte ture. Jeg gad vide, om ministeren skal lade ministerbilen stå og gå over i Folketinget, og om folk, der plejer at tage bilen, nu lader den stå og cykler eller går herover. Det vil vise sig i den kommende tid. Jeg tror, at man helt skal overlade til folk selv at finde ud af, hvad der er mest hensigtsmæssigt.

Man må heller ikke glemme, at det at cykle i sig selv er farligt. Så skal alle til at have cykelhjelm på, i hvert fald de ældre, ellers får vi større hospitalsudgifter. Det hele hænger sammen, og derfor mener jeg, at man ikke bare skal sige, at folk skal cykle, for det kunne være, det blev en dyr omgang.

Jeg vil slutte med at sige, at Kristeligt Folkeparti synes, denne redegørelse er interessant. Den lægger op til en spændende diskussion, en fremtid, hvor jeg håber og forventer, at ikke bare regeringspartierne, men alle partier i Folketinget går positivt ind og yder deres bidrag til, at vi herhjemme kan få en så god og sikker trafik som overhovedet muligt.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Fru Inger Stilling Pedersen spørger, hvordan man får korn eller sukker ned til skibene. Det er forholdsvis nemt, det kan man gøre med en lastbil. Det er jo rigtigt nok, at skibene i hvert fald ikke kan komme op på land.

Jeg synes, det er et alvorligt problem. Hvis en 70.000 t båd f.eks. ligger et eller andet sted og skal have korn, så er realiteten i dag, at ligger den f.eks. i Kalundborg, som ligger ret højt på det sjællandske landkort, så kommer der biler fra Lolland-Falster, fra Møn, fra Korsør, fra Vordingborg osv. Der var det vigtigt, at vi i stedet satsede på at bygge nogle coastere, som gik ind til Vordingborg og fik de 2.000 t korn med op, i stedet for at 3.500 lastbiler skal ud på vejene.

Alle dem, jeg har snakket med, kan godt forstå det, og derfor er det måske lidt kedeligt, at den coasterrapport, der er lavet, ikke bliver brugt til noget.

Jeg ved, at mine venner, var jeg lige ved at sige, ovre i Dansk Rederiforening er ved at lave en rapport, som går ud på, at coasteren skulle have en fremtid. Det får den også i Østersøen, hvor man benytter nogle coastere, der også kan gå op ad floderne, fordi 14 pct. af den transport, der foregår i Europa, bl.a. foregår på floderne.

Derfor tror jeg, det er vigtigt, at vi satses på dette område – hellere det end lastbiler på vejene i hvert fald.

**Bakholt (S):**

Der kan ikke være tvivl om, at konkurrenceforholdet mellem den individuelle og den kollektive trafik har udviklet sig skævt. Det tror jeg alle vil skrive under på, som følger med i den trafikpolitiske udvikling. Vi må stille os det spørgsmål, om vi har interesse i, at det forholder sig sådan, og dér må svaret være: Nej, det har vi ingen interesse i.

Stigningen i persontrafikken og den stigning, der i de kommende år vil være på godsområdet, gør det nødvendigt, at vi prøver at ændre tingenes udvikling ved at få flyttet mere tung trafik over til den kollektive trafik og få flyttet noget af stigningen på godsområdet over til bane og skib. Det skal vi gøre både af miljømæssig og ressourcemæssig interesse.

**[Bakholt]**

Jeg tror også, jeg tør sige, at langt, langt den største del af den danske befolkning har en interesse i og ønsker, at der bliver bedre forhold for den kollektive trafik. Trafikhandlingsplanen giver en række muligheder, en række anvisninger på, hvad vi kan gøre for at fremme den kollektive trafik, og det er så op til os selv, om vi tør og vil bruge de anvisninger, der er kommet.

Men vi må også stille os det spørgsmål, om vi bruger de kollektive trafikmuligheder, vi har i dag, godt nok, og det mener jeg ikke vi gør. Vi bør kigge på, om mulighederne inden for den kollektive trafik udnyttes maksimalt. En stor del af den kollektive trafik ligger i kommuner og amter, i de regionale trafikselskaber, og vi må have et helt andet samspil mellem de regionale trafikselskaber og DSB, end vi kender det i dag. Det, der foregår, bærer ofte præg af tilfældigheder.

Hvis vi skal have flere mennesker til at benytte den kollektive trafik, skal vi have et anderledes samarbejde mellem de regionale trafikselskaber og DSB. Om nogle få år er Storebæltsforbindelsen færdig; vi vil få nogle rejsetider med tog, der er væsentlig kortere end dem, vi kender i dag, og det må følges op også i de regionale trafikselskaber, således at vi får nogle flere af det, vi kalder føderuter, til banen for at udnytte de ressourcer, vi har her.

Jeg er overbevist om, at der er meget at hente her, hvis vi bruger de ressourcer, vi har til rådighed, godt nok, og derfor er vi nødt til at tage et initiativ på dette område. Jeg vil derfor spørge den nuværende trafikminister, om han vil kalde parterne sammen for at få en diskussion om, hvordan vi forbedrer de muligheder, der er, hvis vi koordinerer tingene og tilrettelægger dem godt nok.

Jeg tror ikke, der sker ret meget på området, uden at regeringen tager et initiativ. Vi har set, at den udvikling, der kunne være gået anderledes og bedre, ikke er foregået. Det gælder samarbejdet mellem de regionale trafikselskaber og DSB, og det gælder også samarbejdet mellem forskellige trafikselskaber på tværs af landegrænsen.

Vi er nødt til at tage en diskussion med dem og prøve, om vi kan udnytte de ressourcer, vi allerede har, anderledes og bedre til gavn for dem, der ønsker at bruge den kollektive trafik. Og det er der mange der gør. Det er jo ikke

sådan, som det en gang imellem kunne fremgå af debatten i dag, at folk enten vælger det ene eller det andet. Vi bruger jo både privatbilen og den kollektive trafik, men vi skal have det til at passe bedre sammen. Det mener jeg vi har en oplagt mulighed for, og det er på tide, vi kommer i gang med det.

Jeg håber, trafikministeren vil tage det initiativ, som jeg efterlyser her. Jeg mener, det er nødvendigt, og at det er på høje tid.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Nu forstod jeg ikke rigtig, hvad hr. Bakholt mente med DSB. Hvad er DSB? Er det DSB's busafdeling, eller er det DSB's jernbaneafdeling? Jeg er enig i, at der skal være et meget snævert samarbejde inden for den kollektive trafik, busser og jernbaner, men jeg kan ikke lide, at hr. Bakholt præciserer det med DSB. Hvorfor skal det være et statsligt foretagende? Kan hr. Bakholt gå ind for DanBus-systemet og det forslag, som er sendt til medlemmerne af Trafikudvalget, selv om det er udarbejdet af private?

Det vil jeg gerne vide. Eller er det kun et spørgsmål om, at det skal være DSB's busafdeling eller DSB's jernbaneafdeling? Det står mig lidt uklart.

**Poul Andersen (S):**

Trafikministeren har givet en fornuftig og fremadrettet redegørelse, som giver et godt grundlag for fremtidens trafikplanlægning. Der er specielt ét punkt, jeg gerne vil kommentere, og det er det, der omhandler søfarten og havnene.

I de kommende år vil vi som påpeget i redegørelsen opleve et stadig stigende transportbehov. Samtidig ændrer billedet af Danmarks omverden sig hele tiden. Hvor vi tidligere rettede vores transport mod henholdsvis Norden og EF, er der ved at opstå en Østersøregion, hvor vi har store og naturlige interesser. Regionen Baltikum, Polen, det tidligere Østtyskland, Kaliningrad og Skt. Petersborg har alle store muligheder for udvikling. Vandvejene er det naturlige transportelement i denne region. Derfor skal vi i gang med at se på, hvad der kan gøres for, at Danmark både får en central stilling i transportøjemed og også sikres gode handelsmuligheder.

[Poul Andersen]

Der er nogle spændende ideer i redegørelsen, som vi kan tage fat på at udbygge. Specielt ser vi gerne i Socialdemokratiet en fortsættelse af at sammentænke trafikpolitik, erhvervs politik og miljøpolitik, og det er netop i denne kombination, skibsfarten står stærkt. Jeg vil gerne opfordre trafikministeren til at overveje, hvordan vi kan styrke den nære søtransport. Når jeg siger »den nære«, skyldes det, at vi i Danmark i forvejen står meget stærkt i den fjerne internationale transport med vore store rederier. Her skal vi fortsat arbejde for en liberalisering af verdenshandelen, også selv om GATT-aftalen ikke indeholdt de ting, vi gerne ville have haft på dette punkt.

Der er allerede meget fornuftigt materiale, der kan bygges videre på. For et par år siden kom coasterrapporten, der behandlede disse problemer og pegede på løsningsmuligheder. Senest har Havnesammenslutningen været ude med tilsvarende ideer netop om coastertrafik. Det var måske en idé at lade DSB's rederidivision gå i spidsen i samarbejde med private om at udvikle skibs- og transportkoncepter, der er velegnede til fremtidens transportbehov. Hvis man inddrog havnene i planlægningen, kunne man opnå meget effektive systemer, der gav en både hurtigere og billigere og frem for alt mere miljøvenlig transport.

Vi ser i Socialdemokratiet frem til initiativer på dette område. Det vil ikke bare styrke miljøet og lette transporten på skibe frem for biler, men også være en støtte til vores værfter og handelsmuligheder i Østersøregionen.

(Kort bemærkning).

**Bakholt (S):**

Hr. Ikast spurgte mig, om jeg tænkte på DSB's jernbaneafdeling eller DSB's busafdeling, eller hvad det var, jeg tænkte på. Det, jeg tænker på, hr. Ikast, er, at vi skal have et bedre samspil mellem de regionale trafikselskaber og DSB, uanset om det er DSB's rutebiler eller andre.

Hr. Ikast nævnte eksemplet med DanBus-ruter. Vi har set mange forskellige forslag i Persontrafikrådet, og de forskellige forslag, der har været lagt frem, er udtryk for, at det eksisterende system ikke har løst sin opgave godt nok. Jeg efterlyser nogle initiativer, således at de systemer, vi har bygget op, og som er til vores rådighed, kan blive brugt bedre, end de gør i dag.

**Erling Christensen (S):**

Når vi taler om færdsel, er der særlig to ting, vi lægger vægt på, vi, der færdes på vore veje, nemlig sikkerhed og fremkommelighed – efter temperament med forskellig vægt. Efter min opfattelse behøver det ene ikke at udelukke det andet, og derfor er jeg glad for, at trafikministerens redegørelse også indeholder et fint afsnit om færdselssikkerheden.

Det er godt, flot og fint, at målet for den færdselssikkerhedspolitiske handlingsplans første 3-årige periode er opfyldt med hensyn til faldet i antal dræbte i trafikken. Inklusive sidste år, 1993, er antallet af dræbte pr. år på vore veje mere end halveret siden begyndelsen af 1970'erne – fra dengang over 1.200 dræbte på vore veje om året til nu – det sidste kendte tal for 1993 – under 600 dræbte om året.

Overordnet politisk og økonomisk er der tjent rigtig mange penge på den store nedgang i antallet af trafikuheld. Menneskeligt er der sparet utallige personlige og familiemæssige tragedier gennem årene, ved at vi har fået uheldsantallet sat ned. Der er vel ingen af os, heller ikke her i salen, der har undgået selv at mærke, hvilke tragedier, sorger, død, lemlæstelse og livsvarige handicap trafikulykker har påført mennesker og familier. Det forhold må vi aldrig glemme, når vi taler om trafik og færdsel.

Ansvaret er vores, når vi planlægger projekter og anlægger veje. Ansvar for sikkerheden, når vejene er der, er herefter pålagt hver enkelt af os som trafikant, der færdes på vejene. Så handler det om færdselskultur, uddannelse, oplysning og information, men selvfølgelig også om politiets kontrol af færdslen.

Det er Socialdemokratiets opfattelse og holdning, at vi skal fastholde den positive og gode udvikling på færdselssikkerhedsområdet, og det gør vi kun ved fortsat at sætte færdselssikkerhedsfremmende initiativer øverst på dagsordenen.

Det drejer sig om anlæg af omfartsveje, miljøgennemkørsler i byer, anlæg af rundkørsler og stor opmærksomhed på de trafikanter, som er særlig udsat for ulykker på vore veje, og her kan jeg sige, at vi selvfølgelig også støtter Færdselssikkerhedskommissionens nye initiativ med hensyn til at gøre en særlig indsats over for ældre og cyklister i trafikken. Men det gælder selvfølgelig også for det passive sikkerhedsudstyr.



[Erling Christensen]

På hovedvej 9 mellem Odense og Svendborg ved Ringe ses et tydeligt eksempel på, hvorledes sikkerhed er opprioriteret frem for fremkommelighed. At det skyldes uhensigtsmæssig trafikplanlægning, er tydeligt for alle fynboer. På en hovedvej med en årsdøgnstrafik på over 12.000 biler anlægges en rundkørsel. Det er ikke udtryk for særlig højt begavet planlægning. Jo, uheldstallet er faldet efter etablering af rundkørslen, men miljømæssigt og fremkommeligt er det en særdeles ubegavet løsning. Den sikkerheds- og miljømæssigt rigtige løsning på hovedvej 9 ville være den løsning, der også betyder større og bedre fremkommelighed og bedre miljø, nemlig anlæg af en motorvej eller motortrafikvej mellem Odense og Svendborg.

Når jeg har bedt om ordet i dag, er mit hovedværinde at understrege, at vi i Socialdemokratiet fortsat fastholder den færdselssikkerhedsmæssige hovedmålsætning; færre uheld i trafikken. Vi støtter ethvert velbegrundet initiativ, der leder i den retning. Trafikministerens redegørelse er i sit indhold en udmærket sammenfatning af, hvad der er gjort og skal gøres i fremtiden for at forbedre trafikssikkerheden på vore veje.

**Tove Lindbo Larsen (S):**

Der bor 1,3 mio. mennesker i hovedstadsområdet, 400.000 mennesker bruger hver dag den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Men hvem er så de 400.000 passagerer? Langt den største del bruger den kollektive trafik som transportmiddel mellem hjem og arbejde eller uddannelsessted. En hel del af byens ældre benytter den offentlige trafik, ligesom turisterne i storbyen bruger den.

Ved tilrettelæggelsen af en trafikpolitik i hovedstaden tæller målsætninger som miljøhensyn, fremkommelighed, effektivitet og sikkerhed næsten stærkere, ikke mindst på grund af trafiktætheden. Det er derfor en overordnet målsætning at flytte mest muligt fra biler til kollektiv trafik og cykler.

Jeg vil gerne prøve at se sagen fra borgernes side. Jeg mener, at man når målet og den største tilfredshed hos kunderne med et varieret udbud af kollektiv trafik. Der er brug for både tog, busser, letbaner, små, hurtige citybusser og såmænd også vandbusser. Men hvad skal vi vælge, og hvor skal de køre, eller hvad det nu

er, de skal? For at kunne svare er der behov for både forsøg, forskning og afklaring af de økonomiske muligheder.

Det er meget tilfredsstillende, at Trafikforskningsrådet tager fat på hovedstadens trafik, udarbejder analyser og meget mere. Det er bestemt også en interessant holdningsundersøgelse, som HT netop har gennemført. Jeg hæfter mig især ved brugernes interesse for udvikelse og anvendelse af den kollektive trafik, også holdningen til anvendelse af penge set i forhold til udbygning af veje i hovedstadsområdet.

Det får mig straks til at pege på, at hovedstaden har et behov for en portion af de puljemidler, regeringen stiller til rådighed. De passagerer, der benytter kollektiv trafik fra hjem til arbejde eller uddannelsessted, har brug for et samspil mellem de forskellige trafikformer, både hvad angår fælles takster, samordnede køreplaner, stabilitet og ikke mindst tryghed. Jeg har i den henseende store forventninger til de nye S-tog, der er så hårdt brug for. Men mange steder er der behov for udvidelser; jeg kan nævne et eksempel som Ballerup-Frederiks-sund, som er meget hårdt trængt. Nu skal vi ikke tage stilling til konkrete sager i dag, men jeg nævner det som et af eksemplerne.

På Amager glæder vi os over de nye kollektive trafikforbindelser, der skabes, især i forbindelse med Øresundsbroen fra Københavns Lufthavn til Hovedbanen og i forbindelse med Ørestaden, hvor hele strækningen Frederiksberg-Kongens Nytorv og ud over Øst- og Vestamager bliver betjent. Men jeg appellerer til, at der tages omfattende støjhensyn til miljøet, og dette gælder især fortsættelsen fra Øresundsforbindelsen.

Jeg skal ikke gå ind i øvrige enkeltprojekter i dag, men jeg bliver nødt til at sige, at såfremt der etableres en tunnel under Københavns Havn, må den videre trafik derfra ikke føres ud ad Amager Strandvej. Det vil være en hån imod Amagers befolkning og ødelægge det rekreative område. Den kommende Ørestads Boulevard kunne måske være en mulighed i stedet for.

I hovedstadsområdet udføres en del handicapkørsel, og det er helt fint, men jeg finder, at ud over fysisk handicappede må også psykisk handicappede få dette kørselstilbud. Efter de oplysninger, vi har fået, ser det også ud, som

[Tove Lindbo Larsen]

om budgettet kan bære det. Lavgulvsbusserne er og bliver attraktive, men de kan ikke erstatte handicapkørselen.

Københavnerne er glade for at cykle, og derfor må der tages hensyn til cyklisterne. Det største problem er den manglende sikkerhed. Der foreligger undersøgelser, der viser, at cyklisterne er de mest udsatte trafikanter; det skal og bør vi tage hensyn til. Derfor er jeg glad for afsnittet i trafikplanen om cykler, og jeg minder om, at der er sat midler af til det, 45 mio. kr. i første omgang, 15 bagefter, altså i alt 57 mio. kr. til cykelstier i byer, på hovedlandeveje og nær byerne.

Alt i alt siger jeg, at »Trafik 2005« har givet en større forståelse for hovedstadens trafikproblemer, og det er meget tilfredsstillende.

**Eva Fatum (S):**

I 1973 overtog staten det kriseramte Dampskibsselskab af 1866 og oprettede det statslige foretagende Bornholmstrafikken. Statselskabet, som skulle sikre billig transport for øens beboere og erhvervsliv, blev etableret som en § 2-virksomhed på finansloven. I 1989 fik Rønne-Ystad-ruten langrutestatus, og dermed blev der åbnet for muligheden af taxfree salg, hvilket indebar en omsætning, der steg ret voldsomt.

På grund af de positive økonomiske resultater indtil 1991 forlangte staten dengang, at Bornholmstrafikken selv finansierede anskaffelsen, det vil sige leasing af en større tredje færge, »Peder Olsen« – en årlig udgift på ca. 33 mio. kr. Desværre har krisen i landbrug og fiskeri samt svenskernes devaluering medført, at Bornholmstrafikken forventes at få et underskud i 1993 på ca. 31 mio. kr., efter at der er foretaget besparelser.

Jeg kan kun glæde mig over, at regeringen via Bornholmerpakken har givet en håndsrækning også til Bornholmstrafikken, ingen tvivl om det. Men med udsigten til, at et norsk rederi har bebudet sin sejlads mellem Rønne og Ystad til lave priser, med udsigten til et fortsat underskud for Bornholmstrafikken i 1994 og med billetpriser på Bornholmstrafikken, der er dobbelt så høje mellem Rønne og Ystad som f.eks. mellem Århus og Kalundborg, mener jeg, at der er behov for en revurdering og en diskussion om Bornholmstrafikkens fremtid. Denne fremtid skal ses i lyset af Bornholmstra-

fikkens vedtægter om takstmæssig ligestilling med det øvrige Danmark samt med »Trafik 2005«, hvor målsætningen er, at serviceniveauet på Bornholmstrafikken skal fastholdes, og at transporten til søs skal styrkes.

**Trafikministeren (Trøjborg):**

Indledningsvis vil jeg gerne sige, at vi har været langt omkring i dag, og der er stadig et stykke vej foran os, inden vi når til vejs ende i den trafikpolitiske debat. Jeg synes, det på mange strækninger har været en helt fornuftig debat, og jeg synes ikke, at debatten i den grad, man kunne frygte, er blevet skæmmet af de naturlige ønsker, der må være fra ethvert folketingsmedlem, der repræsenterer en kreds eller en amtskreds. Ingen har prioriteret at tale for de vejprojekter, baneprojekter eller den kollektive trafiks forbedring i netop de områder, hvor man er valgt. Jeg er glad for, at det har været muligt at få en debat, der koncentrerer sig om de overordnede problemstillinger.

Det, jeg hæftede mig ved bl.a. i hr. J.K. Hansens indlæg, var for det første hr. J.K. Hansens understregning af, at der her var tale om en realistisk prioritering, der var tale om en realistisk opgørelse over den transportopgave, som vi står foran at skulle løse. Dernæst var der en repetition af de fem overordnede strategier, som regeringen har formuleret for at nå sine mål: for det første en påvirkning af transportarbejdets omfang og fordeling af transportmidler, for det andet en forbedring af alternativerne til biltransport, for det tredje en begrænsning af forureningsproblemerne, for det fjerde en nyorientering af trafikinvesteringerne og for det femte en styrkelse af planlægningen og forskningen på trafikområdet.

Jeg har ikke hørt nogen, der i debatten i dag overbevisende har argumenteret imod den overordnede strategi, som regeringen har lagt frem i sin trafikplan, sin trafikstrategi år 2005.

Hr. Ikast havde et længere indlæg og var i flere omgange på talerstolen. I disse tider kunne man være fristet til at give en karakter for det kunstneriske indtryk; det vil jeg lade andre om, men jeg vil i alt fald gerne forsøge at give en karakter, for så vidt angår den tekniske udførelse. Der synes jeg ikke vi nåede så højt op, som vi burde. For hr. Ikast startede med at sige, at der er alt for lidt trafik, og der er alt for meget miljø i denne plan. Man kan sige, at det

## [Trafikministeren]

er en klar politisk udmelding, som jeg har noteret med tilfredshed, forstået på den måde, at det er rart, når man kan se, at der er forskel på partierne.

Men jeg vil gerne kommentere det tekniske indtryk, og det synes jeg ikke er imponerende. Der er tale om, at regeringen har fremlagt en redegørelse, der siger: Vi står over for en kolossal stor opgave. Vi ved, at persontransportarbejdet vil stige med 20 pct. frem til år 2005. Vi ved, at godstransportarbejdet med de prognoser, vi har for den økonomiske udvikling, vil stige med 40 pct. Vi lægger en realistisk plan frem, der siger, at trafikarbejdet vil stige.

Der er ikke for lidt trafik i regeringens plan. Der er så meget trafik, at vi alle sammen er nødt til at forholde os til, hvad vi gør for at løse de problemer, som denne trafik skaber. Hvad gør vi for at leve op til de målsætninger, som Folketinget i bred enighed har stået bag? Må jeg minde om, at hr. Ikast og den regering, han tilhørte, i 1990 afgav en transportredegørelse, der indebar en opfyldelse af de samme miljømålsætninger, som regeringen refererer til i »Trafik 2005«. Hvordan kan man så sige, når regeringen kommer med en realistisk prognose for trafikudviklingen frem til år 2005, at der er alt for lidt trafik, og at der er alt for meget miljø?

Der er meget trafikudvikling i de prognoser, vi har lagt frem. Der er rigtig meget trafik, og der er ikke så meget som en millimeter mere miljø i denne plan, end det er nødvendigt for at nå de målsætninger, som vi jo stadig burde være enige om.

Så kan man spørge: Har det nu noget med ideologi at gøre, og har regeringspartierne en anden ideologi end hr. Ikast? Det er da muligt, at vi har en anden ideologi, end hr. Ikast har nu. Men det er – og det vil jeg gerne minde om og understrege endnu en gang – den samme holdning, som gik igen i de år, hr. Ikast sad på trafikministerposten.

Nej, det er en ærlig plan, vi har lagt frem, og den illustrerer de problemer, vi står over for. Jeg synes, planen illustrerer meget godt i sin prioritering, at det er nødvendigt, at vi først og fremmest satser på at gennemføre vejprojekter, at vi bruger pengene, således at vi får den størst mulige forrentning af dem, og at vi vil satse på, at vi vil bruge pengene på den kollektive trafik, således at vi udbygger den kollektive trafik, hvor det er mest rentabelt.

Jeg har selvfølgelig noteret mig det indlæg fra hr. Ikast, hvor hr. Ikast sagde, at der ikke bliver nogen statspenge til HT. Jeg synes, at HT med dets formand, borgmester John Winther, i spidsen har lagt nogle spændende visioner frem. Jeg synes, at det er nogle visioner, som man ikke sådan skal feje af bordet. Jeg synes, der er tale om et trafikpolitisk udspil fra HT. Det er værd at overveje, og jeg er glad for at kunne sige, at jeg har indbudt HT's bestyrelse til nogle fortløbende diskussioner bl.a. også om trafikafvikling i hovedstaden.

Hr. Svend Heiselberg var bekymret for den ros, han fik fra forskellige ordførere. Han bliver måske endnu mere skræmt nu, når jeg roser hr. Svend Heiselberg for et – synes jeg – ganske realistisk indlæg. Jeg vil gerne sige til hr. Svend Heiselberg, at jeg har forståelse for, at man selvfølgelig skal markere sig lidt i opposition og bebuder, at man vil komme med nogle forslag, der giver større trafikinvesteringer. Til gengæld vil man så spare på nogle andre områder. Men man har nok glemt, at de områder, man vil spare på, for øvrigt også er nogle områder, hvor man taler om at ville lave forskellige skattesubsidier. Så økonomisk set hænger filosofien og regnestykket efter min bedste opfattelse ikke sammen, men jeg vil gerne kvittere for den positive ånd i hr. Svend Heiselbergs indlæg.

Især siger hr. Svend Heiselberg, at miljømålsætningen er vigtig at nå, og hr. Svend Heiselberg understreger, at Venstre meget gerne vil i en dialog, for så vidt angår mulighederne for at leve op til CO<sub>2</sub>-målsætningen. Der peger hr. Svend Heiselberg – vel ikke unaturligt for et parti, der har sine rødder i dansk landbrug – på, om man skulle overveje at tilsætte ætanol – måske som et krav eller ved forskellige subsidier – til det brændstof, som vi anvender til persontransport.

Jeg synes, det er interessant at diskutere bio-brændsler. Det vil regeringen gerne, og vi vil naturligvis fortsætte de udviklingsarbejder, der allerede foregår på forskningssiden. Men jeg vil gerne tage imod den fremstrakte hånd og diskutere det nærmere med hr. Svend Heiselberg.

Hr. Svend Heiselberg nævner også SAS og luftfartens problemer. Jeg kan blot bekræfte, at regeringen vil gøre alt, hvad regeringen kan, for at begrænse subsidierne i andre luftfartssæl-

**[Trafikministeren]**

skaber. Det er jo sådan, at i hvert fald SAS ikke får subsidier. Vi ved, at en række andre luftfartsselskaber i Europa pr. tradition får statslige subsidier, og det er helt givet, at den danske regering vil fortsætte den politik, som har været den danske regerings politik igennem en årække, nemlig at vi skal have begrænset subsidierne, at vi skal have dem udfaset, at vi skal blive fri for dem.

Hr. Tommy Dinesen har et synspunkt, der er det modsatte af hr. Svend Heiselbergs og især hr. Ikasts, nemlig at benzinpriserne burde stige meget mere. Jeg vil gerne henholde mig til de bemærkninger, som kom fra regeringspartiernes ordfører, om, at regeringen har vedtaget, at benzinpriserne skal stige med 20 pct. som følge af de afgiftspålægninger, som er vedtaget i skattereformen, frem til 1998.

Jeg synes også, det er værd at gøre opmærksom på, at det jo sker i en fornuftig overordnet sammenhæng, hvor man siger: Vi har den grundlæggende filosofi, at det er vigtigt at prøve at begrænse ressourceforbruget. Samtidig vil vi prøve at fremme beskæftigelsen. Derfor er det fornuftigt at omlægge vores afgiftssystem, sådan at vi beskatter ressourceforbrug og til gengæld prøver at lette skatten på arbejde.

Det er en godt udtænkt strategi, som jeg har svært ved at forstå at hr. Ikast ikke giver den fornødne anerkendelse; jeg synes, det er en fremtidsrettet strategi. For man kan jo ikke sige, som hr. Ikast gjorde det: Vi vil leve op til CO<sub>2</sub>-målsætningen, men vi vil bare ikke bruge nogen midler til at leve op til den.

Regeringen forsøger at bruge de nødvendige midler, og jeg kan sige, at de prognoser eller de værktøjer, vi har for at beregne effekten af en benzinprisstigning på 20 pct., tilsiger, at på persontransportområdet vil brændstofforbruget falde med mindst 8 pct. Så der er ingen tvivl om afgiftsmidlet som styringsmiddel. Det er naturligvis effektivt.

Hr. Tommy Dinesen efterlyser også en DSB-rammeaftale. Jeg kan bekræfte, at jeg er i en fornuftig dialog med V og K, og jeg går ud fra, at det fører frem til, at vi får den rammeaftale, som er så godt som forhandlet på plads i forbindelse med de forhandlinger, som den tidligere trafikminister har gennemført.

Jeg har bekræftet over for hr. Tommy Dinesen i et andet svar, at jeg er indstillet på at fortsætte dialogen med HT om den trafikvision, de har lagt frem.

Hr. Ole Donner spørger til trafikudviklingen, og hr. Ole Donner kan ikke forstå, at der er et miljøproblem. Jeg er glad for, at hr. Ole Donner i det spørgsmål implicit har anerkendt, at regeringen gennemfører en fornuftig politik på transportområdet, på trafikområdet, sådan at vi virkelig får gjort noget ved de forureningsproblemer, vi har. Men samtidig må vi erkende, at der er en forskel mellem den opfattelse af problemstillingen, regeringen har, og den, hr. Ole Donner har. Vi mener faktisk, at ressourceforbruget og CO<sub>2</sub>-problemstillingen er fair og rigtig. Vi mener, at der her er tale om et reelt problem, en reel opgave, som vi i de industrialiserede lande skal gøre noget ved, og dér adskiller holdningerne og opfattelsen grundlæggende sig nok så markant de to partier imellem.

For så vidt angår Frederikssundmotorvejen, skal jeg henvisse til strategiplanen, hvor der står, at vi håber at kunne gennemføre en aftale, som har været forhandlet med Københavns Amt, hvor staten er indstillet på i forskellige vejprojekter at investere halvdelen, nemlig 345 mio. kr.

Fru Sonja Albrink understregede, at der var tale om en realistisk plan. Der er faktisk tale om en realistisk plan, og vi vil også se pragmatisk på mulighederne for at finansiere kommende udbygninger af den kollektive trafik. Det var faktisk også det, den tidligere regering formåede ved et par beslutninger, som vi er fælles om, mange af partierne her i Folketinget. Den ene er Ørestaden, og den anden er den faste forbindelse mellem Danmark og Sverige.

Hr. Bilgrav-Nielsen havde et glimrende indlæg, synes jeg, hvor han prøvede at trække tingene op i et lidt større perspektiv, et indlæg, hvor man fik fornemmelsen af, at diskussionen somme tider godt kan være lidt for lokalt præget, når vi taler trafik. Han understregede, at trafikplanlægning jo er international. Det er meget afgørende, at vi, f.eks. hvad angår den kollektive trafik på fjerndistancetrafikken, får forberedt og gennemført nogle fornuftige beslutninger og gennemført nogle fornuftige anlæg i hele Den Europæiske Union, således at vi kan gennemføre en bedre fjerntrafikbetjening. Før man stiller krav til den individuelle transport og godstransporten på gummihjul, skal man selvfølgelig sørge for, at de nødven-

**[Trafikministeren]**

dige investeringer og den nødvendige logistik i jernbanesystemet er tilstrækkelig god til, at man kapacitetsmæssigt kan magte den opgave, som man gerne skulle overtage på fjerntrafikkens område.

Det er klart, at det er afgørende for Den Europæiske Unions samhandel i al fald nord og syd over Alperne, hvad der sker i Østrig og Schweiz. Der er ingen tvivl om, at de schweiziske beslutninger presser det land, som søger optagelse i Den Europæiske Union, nemlig Østrig, ganske hårdt. Der er ingen tvivl om, at det medfører, at yderligere trafik, der naturligt ville køre igennem Schweiz, bliver flyttet over til transittrafik igennem Østrig.

Det er rigtigt, som hr. Ikast understregede, at der ligger en aftale om de såkaldte ecopoint, et system, hvor man har prøvet at begrænse transittrafikken i en 12-årig aftale mellem den østrigske forbundsstat og Den Europæiske Union. Det er en aftale, hvor man vil gennemføre en reduktion af udledningen NO<sub>x</sub> foranlediget af transittrafikken igennem Østrig. Det er en udmærket aftale, som Den Europæiske Union selvfølgelig står ved, men man må vel overordnet sige, at det er vigtigt, når vi snakker trafikpolitik i EF eller i EU, så at få defineret en overordnet politik, som gælder for hele Den Europæiske Union og ikke alene er afledt af optagelsesforhandlinger med enkeltstater.

Der skal ingen tvivl være om, at regeringen er opmærksom på det problem, som Østrig har, og der er ingen tvivl om, at det også får sin fornuftige plads og sin fornuftige løsning i de optagelsesforhandlinger, som foregår, og som skal foregå i de kommende måneder. Det er jo noget, der forhandles overordnet. Det forhandles på udenrigsministerniveau, og jeg skal henholde mig hertil.

Hr. Aagaard spørger meget konkret om rute 15, og jeg har også noteret mig, at der er tale om, at der er vedtaget to anlægslove. Man kan sige, at der ikke er taget stilling til, hvad der skal ske med »det manglende stykke«, som nogle kalder det – og som nogle helst ville undvære – mellem afslutningen af motorvejene omkring Silkeborg. I den forbindelse vil jeg gerne tilkendegive her fra Folketingets talerstol, at jeg ikke er indstillet på at fremlægge nogen lovgivning vedrørende en eventuel gennemførelse af en sammenhængende rute 15, for så vidt angår det manglende stykke i Silke-

borg. Jeg synes ikke, det er en opgave, som presser sig enormt på, og som haster utrolig meget. Det ser jeg ikke grund til andet end at vi godt kan overveje. Man skal være opmærksom på, at det jo varer 5 år, inden man går i gang med det fysiske anlægsarbejde på de anlægslove, som Folketinget allerede har vedtaget.

Fru Inger Stilling Pedersen talte meget om bilens nødvendighed. Jeg er fuldstændig enig i, at det er en kendsgerning, men jo en nok så markant kendsgerning, som opstår ved det enkelte menneskes valg. Det er jo sådan, at det enkelte menneske i Danmark vælger den frihed, der følger af, at man har bilen som et transportmiddel, der er til rådighed. Halvdelen af persontransportarbejdet er persontransportarbejde i forbindelse med fritidsaktiviteter. Men det er klart, at en meget stor del er nødvendigt persontransportarbejde i forbindelse med, at man kan skifte arbejdsplads, at der er fleksibilitet og frihed til at søge arbejdet, hvor det nu engang er muligt at få arbejde, og hvor tilbudet er bedst. Der er selvfølgelig også en frihed eller en livskvalitet, som danskerne har defineret, i, hvordan de bosætter sig. Vi bosætter os ganske spredt i Danmark, og det kræver selvfølgelig et udbygget transportnet. Det er også derfor, jeg gerne vil understrege, at den transportplan, der ligger på bordet, den redegørelse, vi diskuterer i dag, er en realistisk redegørelse.

For så vidt angår cykeltransporten og dette med at gå og lade ministerbilen stå, vil jeg sige, at det gør jeg altid i forbindelse med transport mellem Trafikministeriet og Folketinget. Det kunne jeg såmænd også finde på, selv om det var et ministerium, der lå længere væk herfra. Jeg kan anbefale det. Det er en god ting, og det gør det i hvert fald lettere fysisk at holde til de debatter, der måtte være i Folketinget om trafikpolitik, hvis man anlægger det som en livsstil. Og det har jeg tænkt mig fortløbende at gøre.

Så vil jeg sige: Det kan godt være, at det er farligt at cykle, men man kan altså cykle, og det er der mange der kan gøre på de korte afstande. Man kan godt tage cyklen i stedet for at tage bilen til bageren, man kan godt tage cyklen i stedet for at tage bilen til postkassen. Det, vi taler om her, er jo ikke noget fantastisk stort og omfattende, som hr. Ole Donner var inde på i sit indlæg, sådan at regeringen nu vil

## [Trafikministeren]

tvinge danskerne til at lade bilen stå og cykle i stedet for. Det, vi taler om, er, at hvis vi nu opfører os lidt fornuftigt, og hvis vi tænker os en lille smule om derhjemme, så det ikke kun er børnene, der kører på cykel, så var det måske muligt ved en pædagogisk indsats at flytte 1 pct. af persontransportarbejdet fra personbil til cykel eller til gåben.

Jeg skal bekræfte over for hr. Bakholt, at regeringen selvfølgelig gør, hvad vi kan for at arbejde på en fornuftig samordning af de trafiktilbud, der eksisterer. Altså fornuftigt samarbejde, bedre samarbejde, mellem de regionale trafikelskaber og DSB. Det gælder for øvrigt også på godsområdet og på kombitransportområdet.

Jeg skal bekræfte over for hr. Poul Andersen, at det, hr. Poul Andersen var inde på, interesserer mig meget, altså det, vi kalder Short Sea Shipping, for nu at bruge et godt dansk udtryk. Og jeg skal sige, at der er interessant læsning og interessante studier at gøre i den coasterrapport, som Industriministeriet og Trafikministeriet har offentliggjort for ikke så lang tid siden.

Jeg skal ligesom fru Tove Lindbo Larsen glæde mig over de investeringer, der er i hovedstadsområdet. Jeg synes, det er vigtigt, at vi fortsætter dialogen. Vi ved, at den store mængde af persontransportarbejde foregår i hovedstadsområdet. Det er de korte transportere, der tæller mest, når vi lægger det hele sammen. Det er vigtigt, at vi fortsætter de gode investeringer, der er lagt op til her.

Til fru Eva Fatum skal jeg blot afsluttende sige, at jeg tror, at en diskussion om Bornholmstrafikken nok så meget er tjent med at blive en diskussion, hvor vi prøver at gå i dybden med problemstillingen. Jeg synes ikke, det egner sig til en stor særskilt drøftelse her i forbindelse med en trafikpolitisk redegørelse, men jeg er selvfølgelig villig til at tage den diskussion også med fru Eva Fatum, måske i en mindre kreds.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Ministeren fortolkede mit indlæg på den måde, at jeg i min ordførertale indirekte skulle have rost regeringen. Så må jeg sige, at jeg har udtrykt mig uklart; det var i hvert fald ikke min hensigt at gøre det.

Vi vil meget gerne fra Fremskridtspartiets side være med til at bekæmpe forureningen. Vi mener f.eks., at det er mægtigt godt, når folk bruger katalysatorer på deres biler, for det er jo bevist, at det nedsætter forureningen fantastisk meget. Men også her er der forskel på Fremskridtspartiets og Socialdemokratiets politik. Socialdemokratiet vil først have skat og moms og afgifter, således at en sådan katalysator kommer til at koste 3-4 gange så meget, som den ellers ville koste. Fra Fremskridtspartiets side havde vi hellere set, at der var 3-4 gange så mange, der brugte disse katalysatorer – netop for at nedbringe forureningen.

Så var ministeren også inde på dette med cykling og mente, at man ved en pædagogisk påvirkning af befolkningen måske kunne flytte 1 pct. Ministeren fortalte også glædestrålende om, hvordan han gik fra ministeriet. Så skal jeg tilsige ministeren, at jeg også skal opføre mig pædagogisk og sørge for, at ministeren får den motion, der skal til, når han om onsdagen skal over og svare på spørgsmål, og også i diverse samråd.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Må jeg først sige, at som én, der bor nær ved Silkeborg, undrer det mig, at nogen står og siger, at der mangler et stykke motorvej. Det, de vel egentlig mener, er, at vi mangler at ødelægge noget af Gudenådalen, og det har jeg svært ved at forstå at nogen kan gå ind for. Der er altså mange, der bor dér, som ikke synes, at de mangler nogen motorvej.

Men vi har nu en international diskussion om trafik, som vi egentlig ikke har haft før, og det skyldes jo den schweiziske befolkning. Dér har vi da et sted, hvor man kan tage nogle radikale beslutninger. Det sætter i nogen grad noget af denne debat i relief. Det er beslutninger, som kan få vidtrækkende konsekvenser for os, og så er det tilmed en rigtig og god beslutning, de har truffet. Derfor synes jeg, at ministerens melding om, hvad Danmark vil gøre for at støtte Østrig i optagelsesforhandlingerne, var for svag.

Regeringen vil være opmærksom på Østrigs krav i optagelsesforhandlingerne, sagde ministeren, og jeg tror, jeg citerer ordret. Det synes jeg ikke går. Ministeren må herop og sige: Vi støtter Østrigs rimelige krav om, at man har ret

**[Gade]**

til at begrænse lastbiltrafikken over Alperne. Det vil jeg spørge om trafikministeren ikke vil tilkendegive her fra talerstolen.

Det andet spørgsmål er i forhold til Schweiz, hvor vi ved, at EF-Kommissionen nu vil prøve at sætte tommelskrue på Schweiz. Jeg vil gerne spørge trafikministeren, om regeringen vil tilkendegive over for EF-Kommissionen, at Danmark ikke ønsker, at EF-Kommissionen skal presse Schweiz, men at Danmark i stedet for ønsker, at EF-landene sætter fuld fart på at opbygge den nødvendige kollektive trafik på skinner og på anden vis, som er det, vi rent faktisk har fået chancen for at gennemføre og presse igennem, fordi nogle fornuftige befolkninger i Schweiz og Østrig går foran.

Desværre er det ikke danske. Vi bygger i stedet for Øresundsbroer!

**Trafikministeren (Trøjborg):**

For det første kan man godt indledningsvis overveje, om man skal deltage i en debat, der handler om optagelsesforhandlinger for de lande, der søger optagelse i Den Europæiske Union. Imidlertid er det klart for os alle, at i sådanne optagelsesforhandlinger skal der gives og tages, og hvis de lande, der er forhandlingsparter, først starter med at sige, at de kort, som kan spilles i en sådan forhandling, ikke eksisterer for deres vedkommende, så er det klart, at man er i en forhandlingsposition, der ikke er så gunstig, som den måske skulle være.

Jeg må gøre opmærksom på, at der jo også er andre temaer i forhandlingen mellem Den Europæiske Union og Østrig. Landbrug, for blot at nævne ét. Derfor vil jeg understrege, at det, der er vigtigt at signalere i øjeblikket – og så langt, en regering kan gå i øjeblikket med fornuft – er, at vi er opmærksom på det østrigske problem. Vi anerkender, at der er en aftale mellem Den Europæiske Union og Østrig, og vi vil lægge vægt på, at vi skal klare problemerne i en europæisk sammenhæng, når det gælder trafik. Derfor tror jeg, det vil være forståeligt for de fleste folketingsmedlemmer, at der ikke skal gives mere håndfaste signaler her i dag, og at det er en opgave, som det er overladt til Det Europæiske Råd at drøfte i forbindelse med de drøftelser, der foregår i øjeblikket.

For så vidt angår den schweiziske beslutning, er der jo tale om en demokratisk beslut-

ning, en konstitutionel beslutning, forstår jeg på debatten, og jeg kan sige, at det er tanken, at EF's transportministre skal drøfte den situation i marts måned.

Men én ting er selvfølgelig, at man må acceptere de beslutninger, der bliver truffet demokratisk, og også de beslutninger, der bliver truffet i Schweiz. Noget andet er naturligvis, om det i alle forhold er rimeligt. Jeg er blevet gjort opmærksom på noget, som jeg synes er en overvejelse vi også bør have, nemlig at man i al fald i Østrig måske ikke anser det for at være den allermest venlige beslutning, fordi det øger presset på Østrig. Sådan er det, når nogle lande tager beslutninger, der kun gælder for dem. Så kan det øge presset ubehageligt på andre, og dér må tingene finde deres fornuftige balance. Men sagen er den, at Schweiz har truffet den beslutning, og det må man respektere.

Det betyder ikke, at man ikke fra Den Europæiske Unions side i forhold til lande, der ikke er medlem af Den Europæiske Union, kan iværksætte tilsvarende restriktioner i forhold til transport, som måtte være en miljøbelastning og en transportbelastning for vejene eller for miljøet i Den Europæiske Union. Spillereglerne er naturligvis også internationalt, som vi – selvfølgelig i en mindre målestok – kender dem herhjemme.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Når jeg tager ordet, er det ikke for at få en diskussion om optagelsesforhandlingerne, men fordi trafikdiskussionen om godset netop er international, og jeg er ikke tilfreds med trafikministerens svar. Jeg synes, det er for valent, og vil også gerne her markere, at det kan være, at der også er nogle legitime interesser bag det, trafikministeren siger, måske i retning af, at man synes, at man skal varetage danske lastbylejeres interesser i transit.

Jeg vil gerne sige, at det går ikke. Når vi ved, at hvis vi ikke gør noget, vil godstransportarbejdet efter al sandsynlighed øges med 40 pct. inden år 2010, kan det ikke nytte noget, at man tænker så kortsigtet og siger, at der måske er nogle danske lastbylejere, der bliver ramt af det. Man er nødt til at give meget klare meldinger til fordel for de to lande, som stiller sig i spidsen og ikke kun af egen interesse – men

[Gade]

det er da også en drivkraft hos dem – for det er dem, det går ud over. Det krav, de stiller, burde vi alle bakke op, for det kan blive en løftestang til at få taget de rigtige beslutninger i EF.

Jeg håber altså, at trafikministeren ikke i de næste uger og måneder vil nøjes med at give så valent et svar, som vi har fået her.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg vil gerne takke ministeren for svarene til ordførerne, og især glædede det mig, at ministeren huskede at nævne, at den miljømålsætning, der ligger i den nye trafikhandlingsplan, faktisk er en direkte overførsel fra den miljømålsætning, der lå i den forrige trafikplan fra maj 1990; det må unægtelig hvile tungt på V og K at være med til at følge den forpligtelse op.

Derudover vil jeg sige til det sidste emne, vi her drøfter, at jeg godt kan forstå og også er fuldt tilfreds med ministerens svar om Østrig og Schweiz, optagelsesforhandlinger, den gensidige respekt osv., der skal være mellem landene og i forhold til EU. Men jeg vil gerne spørge ministeren: Er det ikke en oplagt chance nu, hvor problemet er rejst og blevet tydeliggjort for enhver, at man fra dansk side forsøger at få sat gang i de bestræbelser i EU, man er enig om skal i gang, men som man ikke har kunnet få taget sig sammen til at få sat skub i, på at få skinnenettene til at hænge sammen, få dem moderniseret og i det hele taget gjort egnede til at overtage en større del af den kommende trafik?

Jeg er godt klar over det hensyn, der skal tages til de to lande og til de andre lande i EF, men jeg synes, at denne lejlighed kan bruges til at gøre noget radikalt internt i EF.

**Trafikministeren (Trøjborg):**

Til hr. Gade vil jeg sige, at mit svar nok skal blive præcist på det rette tidspunkt.

Jeg har haft en meget fornuftig diskussion med min østrigske kollega, Viktor Klima, og jeg synes også, at det er rigtigt at følge det råd, som hr. Bilgrav-Nielsen gav om, at det med udgangspunkt i de beslutninger, som måtte være resultatet af de igangværende diskussioner om grundlaget for optagelsesforhandlinger, nu er tiden til, at vi tager en diskussion, når trafikministrene mødes i marts måned, og siger, at enhver nu kan se, at det er vigtigt, at vi

får truffet de helt nødvendige beslutninger om i højere grad at få langdistancetransport – transitttransport – overført fra lastbiler til skinner. Det kræver ganske omfattende investeringer og en ganske omfattende gennemførelse af beslutninger i hele Den Europæiske Union. Jeg vil meget gerne love at tage den diskussion op og også at lægge så stort et pres på, som vi overhovedet kan, for at vi nu kommer frem til at få konkretiseret de mange gode tanker, der ligger i EF-Kommissionens hvidbog, som i øvrigt er et ganske udmærket grundlag for den trafikpolitiske diskussion i Den Europæiske Union.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### 7) *Forespørgsel nr. F 22:*

*Forespørgsel til trafikministeren:*

»Vil regeringen fremme og øge investeringer i udbygning af vore veje af hensyn til erhvervsliv, transportsikkerhed og miljø, navnlig på baggrund af handlingsplan »Trafik 2005«, hvoraf fremgår, at 95 pct. af godsmængden er bundet til biltransport, og at godstransportarbejdet med lastbil vil stige med ca. 50 pct. i perioden 1990-2005, medens godstransport med tog og skib forventes at falde?«

Af Ikast (KF) og Svend Heiselberg (V) m.fl. (Forespørgslen anmeldt 28/1 94. Fremme af forespørgslen vedtaget 3/2 94).

#### *Begrundelse*

**Ikast (KF):**

Vil regeringen fremme og øge investeringer i udbygningen af vore veje af hensyn til erhvervsliv, transportsikkerhed og miljø, navnlig på baggrund af handlingsplanen »Trafik 2005«, hvoraf fremgår, at 95 pct. af godsmængden er bundet til biltransport, og at godstransportarbejdet med lastbil vil stige med ca. 50 pct. i perioden 1990-2005, medens godstransport med tog og skib forventes at falde?

Det er det, vi sammen med »Trafik 2005« gerne vil have debatteret her. Vi har i dag hørt, at regeringen er indstillet på at foretage statslige investeringer i HT. Kan der så blive råd til også at bygge veje, når det formentlig er de samme penge, vi opererer med?