

Afstemning

§§ 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

12) Anden behandling af lovforslag nr. L 115: Forslag til lov om ændring af skattestyrelsesloven. (Ændring af reglerne for skatteanke-nævn).

Af skatteministeren (Carsten Koch).
(Fremsat 6/12 95. Første behandling 12/1 96. Betænkning 20/3 96).

Der var stillet 3 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 og 2, § 1, således ændret, ændringsforslag nr. 3 og § 2, således ændret, vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag,

betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Forespørgsel nr. F 24:

Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvilke planer har regeringen med hensyn til at få flere til at benytte cykler og den kollektive trafik samt at få mere gods med tog og skib for at kunne leve op til Trafikplan 2005?«

Af Tommy Dinesen (SF), Margrete Auken (SF) og Steen Gade (SF).

(Forespørgslen anmeldt 28/11 95. Fremme af forespørgslen vedtaget 1/12 95).

Begrundelse

Tommy Dinesen (SF):

I 1992 havde vi en forespørgselsdebat her i Folketinget, der var rejst af SF, og så vidt jeg husker, sluttede alle partier op om, at der skulle laves en trafikplan frem til år 2005. Baggrunden herfor var, at man her i Folketinget gennem mange år havde set, hvorledes trafikplanlægningen foregik på må og få.

Den foregik gerne på den måde, at når nogle fik en stor bro ét sted, var der andre, der skulle have nogle motorveje et andet sted, og andre igen, der skulle have en flyveplads et helt tredje sted. Og det er da glædeligt, at et stort flertal her i Folketinget var enige i, at det ikke er den måde, man foretager trafikplanlægning på.

Trafikplanlægning drejer sig jo om adskillige milliarder kroner hvert eneste år, og derfor vil en langsigtet planlægning på det område være et gode.

Da Trafikplan 2005 så blev fremlagt af den daværende trafikminister, hr. Helge Mortensen, fik det den konservative trafikordfører, hr. Kaj Ikkast, til at sige, at i trafikplanen var der for meget miljø og for lidt trafik, og det blev så diskuteret en del.

Det har jo normalt været sådan her i Folketinget, når man har diskuteret trafik, at det for det meste har drejet sig om veje, og det har tilsyneladende især været de borgerlige partier, der har været fremme med, at trafikplanlægning er etablering af nye veje. De sidste store debatter på det område har været om anlæggelsen af de

nordjyske motorveje, som SF har stillet forslag om skulle stilles i bero, samt om anlæggelsen af de midtjyske tværveje, som ville beløbe sig til 7½ mia. kr.

Alle partier stemte i 1993 for trafikplanen, og alle trafikale organisationer samt Danmarks Naturfredningsforening, NOAH, DSB og andre har lavet deres egen Trafikplan 2005.

Da det nu er over 2, ja nærmere 3 år siden, Trafikplan 2005 blev vedtaget her i Folketinget, har vi fra SF's side fundet det nødvendigt at få en debat om, hvorledes Folketingets partier forestiller sig at trafikplanlægningen skal være frem til år 2005, for at få det konkretiseret lidt nærmere, end det har været indtil nu.

Besvarelse

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg synes, der er grund til at takke SF for at have lagt op til en debat om nogle mere specifikke transportformer.

Det er klart, at man skal se transportpolitikken i forbindelse med disse transportformer og naturligvis også i relation til de problemer, som indsatsen skal medvirke til at løse.

Jeg vil derfor indledningsvis kort omtale de aktuelle og de kommende udfordringer på transportområdet.

I den forbindelse vil jeg først slå fast, at når det drejer sig om at nedbringe de lokale miljøgener, er dansk trafikpolitik på mange måder en succes. Lokale myndigheder har jo igennem mange år arbejdet bevidst med trafikplanlægning for at samle trafikken på det overordnede vejnet, så boligområder aflastes for trafik. Og staten har gennem ændringer af færdselslovgivningen, økonomisk støtte til lokale initiativer og anlæggelse af omfartsveje osv. også medvirket til det.

Miljøbelastningen fra det enkelte køretøj er jo i stigende grad blevet reguleret i overensstemmelse med direktiver vedtaget i EU-sammenhæng, og i de seneste 10 år er der sket et vældig positivt gennembrud med hensyn til forureningsbekæmpelsen på trafikområdet. Vi kender alle sammen det meget positive eksempel, at blyemissionen fra benzinen er forsvundet. Og der er sket ganske kraftige fald i mængden af mange af de øvrige emissioner. Her tænker jeg især på partikelforureningen, primært fra dieselmotorer, og på kulbrinte og naturligvis kvælstofoxiderne. Og i løbet af de næste 10-15

år vil udledningen af en række af disse farlige stoffer blive halveret i forhold til niveauet i slutningen af 1980'erne, til trods for at der i den samme periode vil være stigende trafik.

Naturligvis er der stadig væk uløste lokale miljøproblemer, som skyldes trafikken, men udviklingen går altså i den rigtige retning, og en fortsættelse af den hidtidige politik vil yderligere kunne nedbringe de lokale miljøgener.

Tilsvarende er der behov for en fortsættelse af indsatsen for en forbedring af færdselssikkerheden, hvilket specielt det seneste års lidt negative udvikling på trafiksikkerhedsområdet – i alt fald i forhold til vores målsætning – peger på.

I modsætning til disse positive miljønyheder inden for transportsektoren er der naturligvis et problem tilbage, som det ikke gennem vedtagelser bl.a. i Folketinget er lykkedes at tage så godt hånd om som om de nævnte emissioner, og det er CO₂-emissionen, som jo nøje relaterer sig til forbruget af energi i transportsektoren. Det bliver en af de store udfordringer i de kommende år.

Regeringen offentliggør snart en handlingsplan for nedbringelse af CO₂-emissionerne, herunder en speciel handlingsplan for transportområdet.

Ved siden af CO₂-spørgsmålet skal vi være opmærksomme på andre problemer i forbindelse med trafikafviklingen, og jeg tror, vi alle sammen er bekendt med, hvorledes det ser ud i mange af vore nabolande: at der er kapacitetsproblemer på vejnettet. Trafikkøer belaster økonomien og kan blive en alvorlig hæmsko for udviklingen af handlingskompettet mellem de enkelte EU-lande.

Det er vigtigt, at vi i Danmark forebygger en sådan udvikling. Vi skal bevare og udvikle kvaliteten i vores byer, og vi skal passe på naturen. Endvidere skal trafikpolitikken tage udgangspunkt i, at alle skal have adgang til et fleksibelt transportsystem og mulighed for trygt at færdes i trafikken.

I forbindelse med disse udfordringer for trafikpolitikken ser regeringen de transportformer, der er nævnt i forespørgslen, som vigtige brikker i en samlet strategi. En øget indsats for at fremme disse transportformer kan sammen med de andre strategier, der er nævnt i Trafikplan 2005, medvirke til at udvikle det samlede trafiksystem i den retning, vi ønsker.

Når det drejer sig om cykeltransport og kollektiv persontransport, er det vigtigt at være opmærksom på, at den offentlige indsats er delt

mellem staten og de lokale myndigheder, idet den kollektive regionale og lokale busstrafik hører under de amtslige trafiksselskaber.

Staten har igennem en årrække givet tilskud til forsøgs- og investeringsprojekter. Tilsvarende har staten givet en række tilskud til lokale initiativer vedrørende trafikmiljøforbedringer og fremme af færdselssikkerheden, bl.a. gennem tilskud fra trafikpuljen og en trafik- og miljøpulje, der har været administreret af henholdsvis Trafikministeriet og Miljø- og Energiministeriet.

Regeringen vil i forbindelse med fremlæggelsen af handlingsplanen på CO₂-området tage stilling til, på hvilke områder der fremover er behov for statslig støtte til lokale initiativer i de kommende år.

Efter disse overordnede eller indledende bemærkninger vil jeg vende mig mod regeringens indsats for de enkelte transportformer.

Først persontransporten, og her lægger jeg ud med cykeltrafikken:

Cyklen er jo et ganske glimrende, sundt, behageligt og for mange mennesker billigt og i mange tilfælde også hurtigt transportmiddel på korte afstande. Vi regner med, at 5 pct. af persontransporten i Danmark foregår på cykel, og hvis vi sammenligner med andre lande, er det et meget højt niveau, og Danmark kan bestemt være stolt af sin indsats på cykelområdet, som naturligvis skyldes, at der er investeret meget i cyklisters vilkår, men samtidig er det naturligvis også en del af dansk kultur, at der cycles meget.

Det er regeringens mål, at den andel af den samlede transport, der foretages på cykel, forøges, og cykeltrafikens andel af de korte ture under 5 km kan også forøges. Det kan gøres ved, at der etableres en fornuftig sammenhæng mellem cykeltrafikken og den kollektive trafik, og det kan ske ved, at der fortsat gennemføres en række fornuftige investeringer på vejområdet og på cykelstiområdet til fremme af sikkerheden i forbindelse med cykeltransport.

Herunder vil jeg meget gerne nævne de 800 mio. kr. ekstra, der i forbindelse med regeringens program »Ny kurs mod bedre tider« blev sat ind specielt på vejområdet: omfartsveje, byforbedringer, cykelstier og trafiksikkerhedsarbejdet på det statslige vejnet. Disse projekter medvirker til at gøre det mere attraktivt og sikkert at cykle, og hertil kommer, at staten løbende investerer i cykelstier langs hovedlandevejene. På finansloven er der for 1996 og hvert af de

følgende tre år afsat ca. 45 mio. kr. til dette formål.

Færdselssikkerheden er, som vi alle ved, nøje relateret til hastigheden, og i den forbindelse vil jeg blot gøre opmærksom på, at der for 1996 som en del af finanslovaftalen er afsat 30 mio. kr. til automatisk hastighedskontrol i udvalgte byområder.

DSB arbejder løbende på forbedring af cykel-parkeringsfaciliteter og modtageordninger, og en fortsat udbygning indgår i DSB's planer, bl.a. i forbindelse med nyanskaffelser og renoveringer. Det bliver således fremover lettere at anvende cyklen i kombination med togtransport.

Ud over de initiativer, der er taget og vil blive taget i forbindelse med det statslige vejnet og DSB, støtter regeringen de enkelte kommuners indsats for at fremme trafikikkerheden og cykeltrafikken. Der er gennem trafik- og miljøpuljen frem til 1995 ydet støtte til realisering af trafik- og miljøhandlingsplaner i mange kommuner. Der er også ydet støtte til en række enkeltprojekter, herunder de såkaldte Cykel-Bus'tere i Århus Kommune, Bycyklen i København, firmacykler og cykelkampagner i Københavns Kommune. Indsatsen på dette område er nu samlet i trafikpuljen, hvor der i 1995 er afsat ca. 16 mio. kr. til medfinansiering af demonstrationsprojekter til fremme af en mere sikker cykeltrafik i fire kommuner.

Desuden gennemføres der forsøg med at gøre en indsats for at ændre trafikvanerne i de større virksomheder.

Herudover er der samlet afsat 15 mio. kr. til støtte til et projekt i Københavns og Frederiksberg Kommuner vedrørende etablering af en cykelrute adskilt fra anden trafik.

Fremme af cykeltrafikken skal gå hånd i hånd med trafikikkerhedspolitikken. Også på dette område støtter regeringen fra trafikpuljen lokale trafikikkerhedsprojekter med et samlet beløb på 30 mio. kr. i 1995 og 1996.

Samtidig er der fokus på cyklisterens vilkår i andet regi, hvor der arbejdes med færdselssikkerhed. Færdselssikkerhedskommissionen igangsatte således sidste år et projekt, der går ud på at tilvejebringe forslag, der kan forbedre sikkerheden for cyklister. Projektet hedder Cyklistpakken, og det indeholder en række forslag til køretøjstekniske og adfærdsregulerende foranstaltninger, som nu er fremlagt til diskussion i Færdselssikkerhedskommissionen. Og Rådet for Større Færdselssikkerhed har gennemført kam-

pagner rettet mod forbedring af cyklisternes sikkerhed, bl.a. en kampagne for øget brug af cykelhjelm.

Med hensyn til initiativer i relation til den kollektive persontransport vil jeg gerne starte med at understrege, at regeringens politik på dette område tager udgangspunkt i, at den kollektive trafik tjener en række formål.

For det første skal den kollektive trafik sikre, at også den del af befolkningen, som ikke har rådighed over en bil, har adgang til et attraktivt og fleksibelt transportsystem. Desuden optager den kollektive trafik mindre plads, hvilket specielt er en fordel i byerne. Endvidere vil der i mange situationer være en miljø- og energimæssig fordel. Og den kollektive trafik kan medvirke til at skabe effektive trafikforbindelser og sammenknytte regionerne.

Det er regeringens målsætning, at den kollektive trafiks andel af den samlede persontransport skal øges, og målet skal først og fremmest nås gennem en kvalitetsudvikling af den kollektive trafik.

Endvidere skal det gennem lokaliseringspolitikken sikres, at der i forbindelse med stærkt trafikskabende aktiviteter er god adgang til kollektiv trafik.

Der er i de senere år taget en række initiativer, som medvirker til at forbedre udviklingen af den regionale og den lokale kollektive trafik i samarbejde med trafikselkaberne. Det har bl.a. været gjort ved hjælp af de puljemidler, der er afsat i forbindelse med en revision af busloven i 1990 og en opfølgning af transporthandlingsplanen i 1991.

Gennem investeringstilskud i perioden 1991-95 er der ydet bidrag til forbedring af busparken gennem anskaffelse af miljøvenligt materiel og lavgulvsbusser, der letter adgangen til den kollektive trafik for ældre, gangbesværede og personer med barnevogne m.fl.

Der er også ydet tilskud til forsøg med busdriften med henblik på at forbedre kvalitets- og serviceniveauet samt forøge den kollektive trafiks fleksibilitet.

Endvidere er der taget initiativ til investeringer i den kollektive trafik i hovedstadsområdet på ca. 20 mia. kr. samlet set: nye S-tog, etablering af en bybane med et minimetrosystem og anlæggelse af en godsbane mellem Københavns Hovedbanegård og lufthavnen i Kastrup. Med andre ord går de store trafikinvesteringer i hovedstadsområdet for mere end 90 pct.s vedkommende til at forbedre det kollektive trafikudbud. Det er ikke så ringe endda.

Med hensyn til banetransporten er der som bekendt vedtaget en rammeaftale for DSB for perioden 1995-98. Rammeaftalen har givet DSB mulighed for at disponere på lidt længere sigt, har skabt organisatoriske ændringer i virksomheden og har medvirket til at skabe grundlag for, at DSB kan videreudvikle sig til en mere moderne og effektiv virksomhed.

Den faste forbindelse over Storebælt åbner i rammeaftaleperioden og vil medføre et kraftigt løft for den kollektive trafik. Åbningen af den faste forbindelse reducerer rejsetiden for den østvestgående trafik med cirka en time. F.eks. reduceres rejsetiden for intercitytrafikken fra den 1. juni 1997 med en time og fra den 1. oktober 1997 med fem kvarter.

Det indgår som en del af rammeaftalen, at der skal foretages en analyse vedrørende en opgradering af DSB's hovedstrækninger i Jylland samt behovet for en udbygning af strækningen København-Ringsted.

Det første skridt i dette arbejde er taget gennem Baneplanudvalgets statusrapport, der blev udgivet i december måned 1995. Regeringen vurderede i den sammenhæng mulighederne for at etablere et højhastighedstogs-system, der kan bringe rejsetiden mellem Århus og København ned på omkring 2 timer.

Hvis befolkningen skal opleve den kollektive trafik som mere attraktiv, skal den i højere grad være et alternativt transporttilbud. Det viser de erfaringer, vi har gjort på området, og det fremhæves også i Europa-Kommissionens grønbog om borgernes transportnet.

Der er for nylig indgået en samarbejdsaftale mellem Amtsrådsforeningen og DSB med henblik på realisering af de ideer om takst- og køreplanssamarbejde, som er indeholdt i fjerntrafikredegørelsen. Det forventes, at modellen for samarbejdet vil være klar, når den faste Storebæltsforbindelse for tog åbner næste år.

Erfaringerne viser, at takstsamarbejde er med til at styrke den kollektive transports konkurrenceevne. I Århus Amt er der således etableret et takstsamarbejde om abonnementskort i hele amtet og et fuldt udbygget takstsamarbejde om trafikken Århus-Grenå. Det har givet en fremgang i antallet af passagerer, der benytter den kollektive trafik, og samtidig har samarbejdet været en økonomisk fordel for både trafiksel-skabet og for DSB.

Så til godsområdet: Det er regeringens målsætning, at en større del af godstransporten skal foregå med bane eller søtransport, der i mange

situationer er mindre miljøbelastende end vejtransport. Terminalhåndteringen af gods fra lastbil til skib eller bane er både dyr og tidkrævende og vil ved korte transporter medføre, at transporten tager væsentlig længere tid og bliver væsentlig dyrere sammenlignet med lastbiltransport.

Der er derfor først og fremmest et potentiale for jernbanetransporten af gods i forbindelse med transporter af en vis længde. Det er i en analyse vurderet, at der maksimalt vil være mulighed for at overflytte 5 pct. af den nationale godstransport, der i dag foregår med lastbil, fordi langt den væsentligste del af transporten foregår over relativt korte afstande. Således viser analyser, at omkring 70 pct. af det samlede godstransportarbejde i Danmark foregår inden for afstande, der ikke overstiger udstrækningen af to amter, og det siger sig selv, at lastbilen har en konkurrencefordel i forhold til godstransport på bane. Det er nogle fysiske forudsætninger, som vi ikke kan ændre.

I rammeaftalen for DSB omfattende DSB Gods er der omtalt, at DSB Gods skal fungere på driftsøkonomiske betingelser og søges omdannet til et aktieselskab. Der skal arbejdes hen imod, at der kommer mere gods på skinner, ud fra antagelsen om, at det er mere miljømæssigt venligt. Der er imidlertid ikke altid overensstemmelse mellem driftsøkonomi og transport af gods på skinner. Der er behov for at indgå et kompromis mellem de forskellige målsætninger. Der skal specielt sættes på udvikling af konkurrenceevnen med henblik på de lange transporter, hvor jernbanetransporten kan indgå som et centralt element i forbindelse med kombineret transport. Der er behov for produkt- og organisationsudvikling, som kan fremme banens stærke sider, så vi kan få skabt både miljømæssige fordele og en fornuftig økonomi.

DSB's bestyrelse har anmodet DSB Gods om at udarbejde en handlingsplan for, hvordan en driftsøkonomisk sund virksomhed kan tilvejebringes. Sideløbende hermed har jeg taget initiativ til at igangsætte en analyse af de relative miljømæssige fordele ved overflytning af gods fra vej til bane. Det vil bl.a. blive vurderet, hvorvidt der er mulighed for at prissætte de miljømæssige fordele ved banetransport, og hvorvidt det er muligt at finde en model for at omsætte disse fordele til driftsøkonomiske fordele for godsbaneselskaberne i Danmark henholdsvis EU.

Regeringen har i de senere år taget en række initiativer, som sigter mod at forbedre søtransportens konkurrenceevne over for andre transportformer. Der er bl.a. i regeringens handlingsplan »Trafik 2005« konstateret, at vi i Danmark generelt har gode havnefaciliteter. Vi har derfor som gammel søfartsnation et godt udgangspunkt for at tildele skibsfarten en større rolle. Søtransporten er godt repræsenteret med hensyn til transport over lange afstande, og der vurderes derfor specielt at være et potentiale i forbindelse med transporter på mellemlange distancer. Interessen på området har derfor naturligt været koncentreret om den mindre skibsfart, herunder coasterskibsfart.

De analyser, der er foretaget på området, viser, at en forøgelse af søtransportens andel af den samlede transport kræver produktudvikling, således at transportkøberne i højere grad kan tilbydes en samlet transportløsning. Regeringen lægger stor vægt på, at initiativerne tager udgangspunkt i en dialog med transporterhvervet, og der er i Trafikministeriets regi etableret et såkaldt round table-forum, hvor myndighederne og erhvervslivet kan drøfte bl.a. barrierer i søtransportkæden. Endvidere er der i Miljøstyrelsen taget initiativ til i et samarbejde med erhvervet at udvikle et transportkoncept, hvor søtransporten indgår som det centrale element.

Erhvervsministeriet arbejder på at udvikle en samlet strategi for den mindre skibsfart. Endvidere vil der i løbet af kort tid blive afgivet en betænkning til Folketinget om, hvordan Danmark kan forblive en betydende søfartsnation med brug af danske søfolk.

Det kan sammenfattes, at der er gennemført og planlagt en bred vifte af initiativer, som vil skabe forudsætning for øget anvendelse af cykler, kollektiv trafik i persontrafikken og øget anvendelse af bane- og søtransport på godsområdet. Regeringen vil i forbindelse med energihandlingsplanens forelæggelse fremlægge nye initiativer.

Forhandling

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil starte med at sige tak til trafikministeren for en meget omfattende tale, som kom hele vejen rundt, og det er jo rart, fordi det denne gang især drejede sig om den kollektive trafik, og der ikke var noget om vejene.

I 1993, da »Trafik 2005« kom, bakkede vi op om de forslag, der foreligger, men vi kritiserede, at der var for få styringsmekanismer. En måde, man kan styre på, er selvfølgelig ved hjælp af afgifter, og der er også senere kommet nogle, men det er jo sådan, at Danmark nok næsten er det land i Europa, der har de laveste benzinpriser, og man kunne selvfølgelig bruge en forøgelse af benzinprisen til at få penge over til den kollektive trafik, for at den kollektive trafik koster penge, er der jo ikke nogen, der er i tvivl om. Uanset om det er i Danmark, i England, i Rusland, eller hvor det er, kan den kollektive trafik sjældent køre alene.

Ministeren nævnte også nogle af de initiativer, der er undervejs på især cykelområdet, og de var meget positivt omtalt i nogle af de større aviser i går. Man har altså satset på at bevilde penge til nogle forsøg, bl.a. på at man kan cykle til sin arbejdsplads, når man er kommet med tog. Tilsyneladende er det kommet bag på mange, at der trods alt er så stor opbakning bag det at bruge cyklen, og det er jo i hvert fald glædeligt, for det er i dag kun 5 pct. af Danmarks befolkning, der bruger cyklen til og fra arbejde. Det er noget af det, som vi synes skal støttes, og det er så også blevet støttet adskillige gange af regeringen, hvilket har kunnet ses i Finansudvalget, når de forskellige bevillinger skulle gives.

Ministeren var selvfølgelig også positiv over for de mange andre ting, der sker rundt omkring, men jeg må nok sige, at godsområdet finder jeg i hvert fald beklageligt. Det kan godt ske, at det, som ministeren siger, er rigtigt, at DSB Gods bedre kan tage konkurrencen op på de lange afstande, det er der jo noget, der tyder på i hvert fald ifølge de rapporter, man er ved at få nu, men det er at gå den forkerte vej, når DSB siger, at der inden for DSB Gods antagelig er godt og vel 500 mand, der inden længe skal fyres.

DSB har investeret i gode godsterminaler bl.a. i Høje Taastrup og i Taulov, men det har været fremme i pressen, at den i Taulov desværre ikke kører, som den skal, og det er trist, at mange gange, når DSB investerer de mange millioner kroner på disse områder, kører tingene alligevel ikke, som de skal.

Det har før været diskuteret, om man måske i fremtiden ikke så meget skulle investere i sådan nogle helt nye produkter, men i nogle ting, som var afprøvede. Det blev diskuteret i Bernsteinrapporten i sin tid, og det er jeg nok enig i.

Løgstørbanen har været meget omtalt måske ikke herovre på Sjælland, men i hvert fald i det jyske, fordi DSB, efter at nogle DSB-folk havde kigget på Løgstørbanen, bad tre store leverandører til Løgstørbanen om at finde nogle andre måder at fragte deres ting på, og det var adskillige tusind ton gods, det drejede sig om.

SF beklager i hvert fald hver gang, det går den vej, at vi får flere lastbiler over, og det gør vi altså i det tilfælde, for det er et af de tilbud, der foreligger fra DSB, og noget af godset er farligt gods, som altså nu kommer på landevejene.

Finansloven og den 3-årige aftale, der ligger i rammeaftalen, som ministeren nævnte, er SF ikke med i, og det er på grund af, at vi mener, at der var for få penge afsat til nogle af de investeringer, DSB står over for.

Jeg synes også, at det nogle gange er beklageligt, at de aftaler, der bliver lavet om DSB's fremtid, ofte bliver lavet på finanslove, altså noget med en sen aften, hvor der er nogle ting, der skal hænge sammen, og så bliver der altså lavet noget med, at der skal være privatiseringer, og hvad ved jeg. Selv om SF har været med i adskillige debatter og møder med ministeren og med de trafikpolitiske ordførere på disse områder for at forsøge at forhindre, at der blev privatiseret, blev det altså vedtaget en mørk aften ovre i Finansministeriet, og derfor var SF ikke med i den 3-årige rammeaftale, der foreligger.

Derimod har SF været med til at sige ja til en professionel bestyrelse. Vi har selv været med til at foreslå det, og det gjorde vi sammen med, kan jeg huske, den konservative trafikpolitiske ordfører, hr. Kaj Ikast, på grundlag af den førnævnte Bernsteinrapport. Jeg må sige i dag, at jeg nok beklager, at SF har været med til at stemme for den bestyrelse, der er i DSB, for det er en usynlig bestyrelse, DSB har fået. Jeg havde håbet, man fik en bestyrelse, der ville være med til at genskabe korpsånden blandt de ansatte i DSB.

Jeg kender ikke bestyrelsesformanden, og jeg kender heller ikke ret mange af bestyrelsesmedlemmerne, men jeg havde ærlig talt håbet, at vi en gang imellem fik mulighed for at få en dialog med bestyrelsen. Det er altså ikke sket. Jeg må nok sige, at så ville jeg næsten hellere have en som Jan Carlzon, der var direktør i SAS i sin tid, som i hvert fald tog nogle af de diskussioner og var med til også at tage nogle større diskussioner med de ansatte om fremtiden inden for SAS. Det hører vi altså ikke noget til i DSB, og det ærgrer mig, for DSB er altså en virksomhed,

som vistnok har en omsætning på 16 milliarder kroner om året og 20.000 ansatte. Derfor er det meget vigtigt, hvad der foregår inden for DSB, og at der kommer en dialog mellem bestyrelsen og politikerne.

I DSB er der meget gammelt togmateriel, og fra SF's side vil vi da godt være med til, og det kan jeg komme tilbage til på et senere tidspunkt, at fremme investeringer i nyt materiel.

Som daglig pendler er det jo bemærkelsesværdigt og også betænkeligt, at jeg skal bruge to timer fra Kalundborg til København for at komme på arbejde, og tilbage igen er det altså fire timer om dagen. Jeg plejer gerne at sige, at det tager lige så lang tid at flyve til Paris, som det tager at tage toget til Kalundborg, og derfor burde der komme noget nytænkning om, hvorledes man kan gøre togene hurtigere.

Der er kommet en rapport, som trafikministeren også omtalte, om undersøgelser vedrørende udbygning af det danske hovedbanenet. Her viser det sig, at i Frankrig er man oppe på 250 km/t., i Japan 230 km/t., i Spanien 218 km/t., og sådan går det videre nedad. I Danmark er den gennemsnitlige køretid for et tog 112 km/t., og der er kun kommet 15 km/t. mere fart på togene, end der var for 60 år siden. Det må jeg indrømme at jeg nok synes er betænkeligt.

Ministeren har måske været inde på løsningen, idet ministeren sagde i sommer og også var inde på det nu, ligesom statsministeren havde det med i finanslovredegørelsen, at man vil have højhastighedstog her i Danmark.

Vi er fra SF's side ikke afvisende over for det, men det er nok SF's holdning, at det er på de daglige pendlere, man først og fremmest bør satse, set ud fra at det er her, at DSB får sin gode daglige indtægt, og hvis folk ikke er pendlere mere og går over til bilerne, får vi den store trafik på vejene.

Derfor er det SF's opfattelse, men det er ikke sikkert, vi har flertal for det, at det haster med at få et dobbeltspor mellem Ringsted og København. Når først togforbindelserne over Øresund og Storebælt kommer, kan det ende med, at der ikke er plads nok til de tog, der gerne skulle køre her i området, fordi vi ikke har været hurtigt nok ude. Derfor vil vi da godt være med til at se på, at man hurtigt får lavet omtalte togstrækning, og det er til en pris af 5 mia. kr.

Vi vil også godt være med til at kigge på, hvorledes vi kommer til at finansiere disse store summer, der er tale om, for det behøver jo ikke at være over statskassen.

I denne forbindelse er vi selvfølgelig også glade for at have været med til, at der er taget skridt til, at man nu får nogle nye S-tog her i hovedstadsområdet. Det har der været behov for længe, og vi vil godt være med til også at fremme, at de sidste – jeg tror, det var 102 – tog-sæt kommer frem hurtigere, end det har været beregnet.

Vi mener også, der bør sættes på elektrificering også i Jylland. Det er noget af det, der haster, og vi har bedt om at få denne debat for at komme længere på dette område.

Poul Andersen (S):

Den trafikpolitiske redegørelse »Trafik 2005« fra 1993 har været et godt grundlag for planlægningen af trafikpolitiske tiltag og en god fælles baggrund for diskussionen her i Folketinget om fastholdelsen af de overordnede opgaver og mål.

Trafikministeren gav en god oversigt over status i sin redegørelse, der klart viser, at tingene bliver fulgt op, men at det store problem er nedbringelsen af CO₂-emissionerne. Det skal der selvfølgelig gøres noget ved, som der også blev givet tilsagn om fra vores side ved forespørgselsdebatten her i Tinget for ganske kort tid siden.

Regeringen har sat en række forsøg og forskning i gang på trafik- og miljøområdet lokalt, regionalt og på landsplan. Alle tre niveauer er vigtige for, at en samlet indsats nås og der bliver en helhed i de trafikmæssige tiltag.

På cykelområdet er det ikke kun midler til cykelstier, der er væsentligt. Også lokale forsøg, der inden for korte afstande flytter folk fra andre transportmidler over til cykel, er et væsentligt aspekt, som i langt højere grad bør inddrages i overvejelserne.

En holdnings- og oplysningsbearbejdning, som vi har set i Århusforsøget, sammen med en ændret trafikplanlægning og mere miljøbevidsthed, som tager mere hensyn til den svage trafik, har vist sig at have en positiv effekt på dem, der skal transportere sig over korte afstande.

Den kollektive persontransport kan samlet gøres bedre med et fælles billetsystem, som der er skabt mulighed for. Oprettelsen af regionale trafikselskaber med ansvar for tog og busser lokalt kunne være basis for et bedre koordineret og sammenhængende tilbud. Det er ærgerligt at måtte konstatere, at lokale banestrækninger, både hvad angår person- og godstransport, ikke udnyttes optimalt, idet busser og lastbiler

anvendes i et stigende omfang med den konsekvens, at vore veje bliver yderligere belastet, hvilket mindsker sikkerheden, svækker miljøet og stiller krav om yderligere udbygning af vejnettet.

Signalet fra DSB's bestyrelse om, at sidebanerne er urentable og bør nedlægges, er derfor ikke noget, vi mener bør følges, før en grundigere undersøgelse og andre løsningsmodeller er diskuteret.

Vi mener som udgangspunkt, at DSB har fået pengene ud fra, at også sidebanerne skulle drives videre af hensyn til lokalområderne. Det kunne være interessant at undersøge muligheder og konsekvenser ved at etablere sidebanerne som en konstruktion som privatbanerne i regionale trafikselskaber eller som svenske jernbaner og lade andre selskaber være med til at byde på person- og godstransporten sammen med DSB for at få aktivitet på sidebanerne. Steder, hvor togdriften reelt var nedlagt i Sverige, er på denne måde taget i anvendelse igen til glæde for lokalområderne.

Samtidig bør der også i de samlede overvejelser indgå afgiftsmuligheden.

Søfartstransport, herunder coasterne, er et område, vi gerne ser der bliver mere gang i. Det er miljømæssigt en god transportform.

Erhvervsministeren arbejder på undersøgelser og modeller for, hvorledes vi kan styrke søtransporten. Vi afventer Funderudvalgets rapport og vil efterfølgende deltage i dialogen om løsninger på området.

Afslutningsvis vil jeg understrege, at det er Socialdemokratiets opfattelse, at investeringerne i de kommende år inden for trafikområdet skal vægtes på kollektive trafiksystemer, herunder fornyelsen af jernbanenet.

Jeg vil gerne have lov til på vegne af regeringspartierne og SF at fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden

»Folketinget konstaterer, at regeringen som led i opfølgningen af trafikplanen »Trafik 2005« allerede har igangsat en række initiativer og planlægger yderligere initiativer til at overflytte persontrafik til cykel og kollektiv trafik og godstransport til sø- og banetransport.

Regeringen pålægges at intensivere bestræbelserne på at gøre trafikken mere miljø- og energivenlig.

Folketinget opfordrer i denne forbindelse regeringen til

- at afgive en særlig redegørelse herfor i forbindelse med regeringens fremlæggelse af en ny energihandlingsplan for trafikområdet, herunder også færge- og skibstrafik, i denne samling,
- inden udgangen af 1996 at fremkomme med en redegørelse om konkrete jernbaneinvesteringer såsom elektrificering, togindkøb og investering i jernbanespor.

Redegørelsen skal indeholde en beskrivelse af tidsplaner, og hvorledes regeringen forventer projekterne finansieret.

Folketinget går herefter over til næste punkt på dagsordenen.«
(Dagsordensforslag nr. D 53).

Første næstformand (Ivar Hansen):

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

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg må indrømme, at jeg studser en lille smule over sammenhængen mellem de mange kønne ord, som jeg kunne høre i hr. Poul Andersens tale om hensigter og fremme af togbaner og øget togdrift, større investeringer også i lokalbaner og sådan nogle ting, og så det konkrete udslag, de får.

Jeg synes, det er et problem, at alle de trafikpolitiske beslutninger, der træffes i Folketinget, uden undtagelse peger i den modsatte retning. Det, vi har set som konkrete lovforslag indtil nu, er flere motorveje, flere motortrafikveje og aldrig nogen konkrete forslag til, hvad der skal gøres.

Det, der ligger i dette dagsordensforslag, er, at der skal lægges planer om at lægge planer for at planlægge en redegørelse, men der fremlægges aldrig nogen konkrete initiativer, og det er heller ikke ting, som fremgår af en finanslov, hvor man kan se, at pengene flyttes over i andre former for trafik.

Derfor forekommer det mig, at det dagsordensforslag ikke er tilstrækkeligt til at være med til at fastholde regeringen på dens egen dagsorden, og derfor vil jeg gerne foreslå en anden dagsorden, som er noget mere konkret:

Forslag om motiveret dagsorden

»Folketinget opfordrer regeringen til som led i CO₂-målsætningen i »Trafik 2005« og som opfølgning af dagsordenen af 6. februar 1996 om reduktion af trafikens miljøbelastning at intensivere bestræbelserne på at gøre transporten mere miljø- og energivenlig og pålægger i den forbindelse regeringen

- at afgive en særlig redegørelse indeholdende en beskrivelse af tidsplan og økonomi for regeringens planer frem til år 2005 på transportområdet, herunder søfarten, i forbindelse med regeringens nye energihandlingsplan »Energi 21«, og inden udgangen af 1996
- at fremkomme med konkrete planer for jernbaneinvesteringer opdelt på hovedbaner, sidebaner og S-togsnet omfattende elektrificering, infrastruktur i øvrigt samt materiel,
- at fremkomme med konkrete planer for udbygning af den øvrige kollektive transport, herunder færger, busser og tilkalde/taxabuser,
- at fremkomme med konkrete planer til fremme af godstransport på skib og skinner og
- at fremkomme med konkrete planer for at fremme cyklismen.

Herefter går Tinget over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 54).

Hvis man ikke er klar over, at det at komme med konkrete planer også indeholder at flytte penge fra investeringer i asfalt til investeringer i andre ting, så kommer vi altså ikke nogen vegne i det her spor.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Der er nu fremsat yderligere et forslag om motiveret dagsorden: (Se ovenfor). Også dette dagsordensforslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Fru Jette Gottlieb efterlyste konkrete tiltag, men nu er det jo ikke sådan, at de ting, der er lavet på hele transportområdet, kun er veje.

Jeg skal da gøre opmærksom på, at en del af det, der har ligget i aftalerne, eksempelvis er Frederikssundplanen. Der ligger også, som trafikministeren har redegjort for her, spørgsmålet om toginvesteringer, altså materielinvestering.

Mit signal her i dag på Socialdemokratiets vegne er, at vi ønsker, at der bliver fokuseret mere på det kollektive trafiksystem, hermed også på jernbanerne, bedre materiel osv., og at det også tages ad notam, hvordan DSB's bestyrelse hidtil har ageret. Det mener vi ikke er i sammenhæng med det signal og den holdning, som vi er gået ind i den konstruktion med, og derfor signalet her i dag om, at vi fokuserer på DSB's måde at drive virksomhed på; vi ønsker en konkretisering af det.

Jeg mener også, at der med trafikministerens fremlæggelse her i dag er givet til kende, at der skal fokuseres på jernbanestrækningerne. Det, der er signalet, er højhastighedstog, men det, der er helt primært, er en udretning af jernbanesporene.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Fru Jette Gottlieb havde noget med om coasterne, og det skal da ikke være nogen hemmelighed, at det har jeg selvfølgelig spekuleret en hel del på. Der er lavet adskillige rapporter på det område, og der er lige kommet en mere, som også foreslår nogle nye måder at gøre det på.

Men som det også blev sagt, jeg tror, det var af trafikministeren, er der i dag kommet en udvalgsbetænkning fra det såkaldte Funderudvalg, der bl.a. omhandlede, altså med hensyn til coastere, en forespørgsel, som SF stillede, der hed: Hvad agter regeringen at gøre for at bevare Danmark som søfartsnation med danske søfolk om bord?

Efter at samtlige organisationer lige fra redere til Sømændenes Forbund har været med til at komme med nogle forslag, vil vi fra SF's side godt vente og se, hvad der står i de forslag, inden vi går videre med coasterne, men vi er i hvert fald enige i, at det er den rigtige måde at fragte meget tung last på.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Det, jeg reagerer på, er den modstrid, der er mellem de pæne hensigtserklæringer, og det, som man så samtidig foretager sig, for når man f.eks. siger, at det er meget vigtigt, at man får udbygget DSB og togdrift – og jeg er glad for, det bliver bekræftet af den socialdemokratiske ordfører, at det er det, der er hensigten – og samtidig pålægger DSB en driftsrentabilitet næsten centimer for centimer, fører det til, at man rent faktisk lukker banestrækninger, lukker

betjeningen på stationer, yder dårligere service, undlader at foretage vedligeholdelsesinvesteringer, som burde være foretaget for år tilbage, og alle sådan nogle ting. Det er det, der i praksis fører til, at togdriften så ikke bliver et værdigt alternativ til den privatbilisme, som vokser, vokser, vokser og vokser, og som man så i øvrigt samtidig fremmer ved at bygge veje og veje og veje og veje. Det er den modstrid, der er uantagelig.

Det er også forkert, når man siger, at hensigten er, at vi nu skal have mere gods over på vandvejen, når jeg så samtidig konstaterer, at der er lavet en undersøgelse, der viser, at det maksimalt vil være 5 pct. af godstransporten, der kan flyttes over.

Det kan nok være rigtigt, hvis man tager udgangspunkt i nogle forudsætninger, der ikke kan ændres. Men de forudsætninger bygger f.eks. på bestemte dieselpriiser, de bygger f.eks. på bestemte havneafgifter, de bygger på, at der er et bestemt konkurrenceforhold mellem, hvilken type transport man vælger.

Det kan laves om, og det, vi beder om, er, at hvis det er hensigten, at det skal laves om, så lav det dog for pokker om.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Det er også konkret det, der står i vores dagsordensforslag her i dag, netop energihandlingsplanen, som er tæt på at skulle fremlægges til diskussion her i Folketinget. Det er den ene del af det.

Den anden del var netop også signalet om det kollektive trafiksystem, DSB's ageren i det. Lad os helt seriøst overveje, hvordan og hvorledes de ting kan gøres på en bedre måde, så vi får brugt det kollektive system bedst muligt, både hvad angår persontransport og godstransport.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jamen det, jeg forstår, er, at nu vil alle de geniale indfald blive fremlagt i energihandlingsplanen, og det synes jeg så jeg kan glæde mig til; jeg er et tålmodigt menneske.

Men det ville da have været meget naturligt, om man havde benyttet lejligheden i dag – hvis energihandlingsplanen er så langt fremme – til at løfte sløret for, hvilke konkrete initiativer man ville bringe frem her om mindre end en måned, så vidt jeg har forstået.

Svend Heiselberg (V):

Jeg synes, trafikministeren gav en god redegørelse for de investeringer, der allerede er foretaget, og de planer, som regeringen har på længere sigt om at forbedre mulighederne for cyklister såvel som for den kollektive trafik.

I Venstre er vi enige i, at der generelt skal foretages betydelige forbedringer på trafikområdet. Det var jo en udvikling, som startede i begyndelsen af 1980'erne.

I Venstre har vi aldrig forstået, at man accepterer, at der hvert år skal dræbes omkring 600 personer i trafikken, og at der er ca. 10.000 tilskadekomne.

Det skyldes i høj grad manglende trafikinvesteringer. Hvis der opstod en sygdom – ja, nu kan vi jo se, hvad der sker i England for tiden på grund af kogalskab, eller forleden kunne vi se det svenske hysteriske påfund, at det er farligt at spise Gaio – er vi parate til at bruge milliarder af kroner for at undgå sygdomme med dødelig udgang, endog uden at der altid foreligger nogen videnskabelig begrundelse for det.

At der dræbes ca. 600, og at ca. 10.000 kommer til skade hvert år, er en af de ting, som vi synes der skal gøre noget ved.

Vi synes også, det er ærgerligt, at vi har gjort bilen til et skatteobjekt, hvor vi kradser ca. 25 mia. kr. ind hvert år til statskassen. Det er derfor urimeligt, at der ikke bruges flere penge på at forbedre forholdene både for cyklisterne og for den kollektive trafik, men så sandelig ikke mindst for bilerne.

Jeg ved ikke, hvor mange flere vi skal have ud i trafikken på cykel. Det er i hvert fald 100 gange farligere at cykle end at tage tog eller bus. Jeg har været i Kina nogle gange, og jeg kan huske, at for nogle år siden cyklede alle i Kina. Sidst jeg var der, kunne jeg se, at der var færre, der cyklede; de var gået over til bil. Det skyldes måske, at de synes, det ikke er så farligt. Jeg har også været i Nordkorea. Der cyklede de ikke, fordi Kim Il Sung mente, at det var mere sikkert at gå. Det er vel ikke den udvikling, vi ønsker, hverken den, der har fundet sted i Kina, eller den, der har fundet sted i Nordkorea.

I Venstre synes vi, det er godt og rigtigt, at vi forsøger at få mere gods over på jernbanen, men vi kommer ikke uden om, at Danmarks geografi betyder, at lange godstransporter på bane og søtransport kun er konkurrencedygtig i begrænset omfang. Banetransporten spiller kun en beskeden rolle i den indenlandske transport. En undersøgelse af de nationale transportere, der i

dag udføres med lastbil, indikerer ifølge regeringens handlingsplan »Trafik 2005«, at 95 pct. af godsmængden er lastbilbundet.

Vi er selvfølgelig nødt til at tage bestik af det og nødt til at investere derefter. Vi siger ikke, at der ikke skal bruges flere penge på den kollektive trafik, men vi vil gerne forholde os til kendsgerningerne og i dette tilfælde til regeringens handlingsplan »Trafik 2005«.

I det hele taget vil vi gerne være med til at hjælpe regeringen igennem med »Trafik 2005«. Derfor har vi også fra Venstres, De Konservatives og Fremskridtspartiets side fremsat et beslutningsforslag, nr. B 45, om en reduktion af afgiftsniveaet for brændstof baseret på biomasse. Det håber vi at SF og selvfølgelig også regeringen til sin tid vil støtte.

Ligeledes synes jeg, at der er grund til at nævne, som ministeren også var inde på, at vi her i Folketinget har taget initiativ til at investere ca. 20 mia. kr. i den kollektive trafik i hovedstadsområdet foruden de store trafikinvesteringer, der sker i forbindelse med Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen samt motorvejsforbindelser her på Sjælland.

Jeg nævner det blot, fordi visse dele af pressen har efterladt det indtryk, at vi er nogle jyske trafikmafiaer, der slæber alle trafikinvesteringer til Jylland. Tværtimod må vi konstatere, at DSB forsøger at nedlægge urentable banestrækninger i Jylland, og det vil måske være godt, som hr. Tommy Dinesen også var inde på, om vi politikere sammen med ministeren og DSB's bestyrelse tog en drøftelse af, hvad den politiske linje var, og hvad forudsætningerne var for opdeling af DSB i selskaber.

Jeg har den opfattelse, at DSB's bestyrelse er ukendt for gud og hvermand i hvert fald fra det politiske system. Hvilke visioner har DSB's bestyrelse? Det er da nogle af de ting, som jeg synes vi skal have taget fat på. Det, vi ønskede, da vi fik DSB's bestyrelse, var jo også, at der skulle komme nogle nye tanker ind hos DSB. Vi har nogle områder, der presser sig på, f.eks. København-Ringsted samt hele bycitysamarbejdet i Frederikssundfingern med udbygning af Frederikssundbanen.

Venstre kan stemme for den dagsorden, som regeringen har foreslået, men skal igen erindre om, at hvis vi skal have større trafikinvesteringer, hvis skal der bruges flere penge, må vi straks sige, at det ikke skal ske ved, at man hæver priserne på brændstof til biler. Det må vi tage afstand fra.

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil godt takke hr. Tommy Dinesen for, at vi får denne debat i dag, men jeg mener egentlig, at meget af det, som står i den dagsorden, som er foreslået her i dag, er gennemført. Hvis man går 15 år tilbage i tiden og ser på den udvikling, der har været i trafikinvesteringerne i Danmark, passer det med dagsordenen.

Det, der gør mig urolig i denne debat, er, når Enhedslisten begynder med dette særlige syn på tilværelsen, at det kun er den kollektive trafik, der kan noget. Bilerne er nu engang opfundet, og i bilerne har man haft et styringsinstrument – både privatbilerne og lastbilerne – og der har man nok haft en større indflydelse på miljøet ved hjælp af direktiver, bl.a. inden for EU, som også er afbalanceret med USA og Japan, således at man i større udstrækning over hele verden får de samme katalysatorer, den samme udstødning, og den bliver lavere og lavere.

Jeg glædede mig meget over, at visse forskere for nylig ikke kunne forstå, at dieseludstødningen var blevet så meget lavere i løbet af de sidste år. Jamen det er da ganske naturligt, når vi i 1992 i EF vedtog, at NO_x-værdierne skulle reduceres med 60 pct. gældende fra den 1. januar 1997, og at reduktionen skulle være totalt gennemført den 1. januar 1999. Det er da givet, de biler, der er kommet på markedet de sidste år, er tilrettet disse forhold.

Vi vil støtte regeringen i, at det er ved hjælp af direktiver, man stiller krav. Hvorfor har man egentlig aldrig stillet krav til togene? Der er direktiver for personbiler, for lastbiler af en hvilken som helst type, men for tog: Deutsche Reichbahns gamle materiel kan få lov til at køre overalt i Europa, hvis ellers bredderne passer.

På bilområdet kan man ikke få lov at køre med en lastbil, hvis den ikke er godkendt. Jeg synes da, det er det rigtige, men så skal det også gælde for de andre transportformer. Vi har gennemført det for fly, for biler, for lastbiler, men ikke for den kollektive trafik. Hvordan kan det dog være, at netop miljøpartierne ikke tager sig af et sådant problem?

Jeg tror, det er, fordi de ikke rigtig mener det, for det er jo bevisligt, at jernbanerne i Europa ikke kan tage den trafikvækst, der er. Vi står med en trafikvækst på ca. 3 pct. om året. Jamen det, man fra Enhedslistens side her taler om skal over på den kollektive trafik, er to års vækst. Der kan maksimalt blive tale om 2 års vækst. Når man på 15 år har en 50 procents forøgelse, vil man altså simpelt hen sætte samfundet i stå,

hvis man skal væk fra lastbilerne og gå over til kollektiv trafik.

Så vil jeg gerne spørge: Hvordan vil man løse den kollektive trafik i Jylland? For det har man aldrig nogen sinde kunnet. Hvordan har man kunnet løse den kollektive trafik i landområderne på Sjælland? Det har man aldrig kunnet. Dér har der kun været privatbilismen. Vi har kunnet det i HT-området, og HT-området blev reddet af, at vi privatiserede det, således at vi har fået den bedste kollektive service, der overhovedet kan leveres i nogen hovedstad.

Det er jo det sjove ved det her. Dér vil man se, at det sammenspil, der er mellem staten og amterne, gør, at den kollektive trafik er udbygget så meget, som den kan blive. Man kan ikke lave det bedre, fordi der er for langt mellem husene ude i landområderne.

Men jeg håber, at vi nu, når Enhedslisten kommer op, virkelig får at vide, hvordan man skal løse den kollektive trafik. For det er let – vi kan alle sammen klare det – i de store byområder, men dér, hvor det virkelig vil komme til at tælle, er i landområderne.

Hvis man kan flytte 5 pct., 6 pct., hvor meget er det så i forhold til den investering, vi har foretaget? Vi har investeret i nye S-tog. Den socialdemokratiske gruppe gjorde alt for, at vi ikke fik disse S-tog, men det viser sig, at det er de mest miljøvenlige tog, der overhovedet er fremstillet i Europa. Nu er vi alle sammen glade for dem, og så lykkes til! Så håber vi, at vi snart får købt dem og får sat det hele i gang, og vi vil også gerne støtte ministeren i, at det bliver fremskyndet.

Jeg vil da også håbe, at IR4-togene snart begynder at køre. Vi købte dem jo, for at de skulle forbedre den kollektive trafik. Nu har vi da efterhånden fået IC3-togene til at køre, således at folk også kan holde ud at rejse med dem.

Så må DSB også leve op til de store fordele, de får ved Storebæltsforbindelsen, ved Øresundsforbindelsen. Det giver den kollektive trafik det største løft, der nogen sinde er givet nogen transportform i hele Skandinavien. På den måde får man den gamle vision til at blive til virkelighed: Stockholm–Paris i tog. Det er drømmebilledet fra for 50 år siden, der nu træder i kraft i år 2000.

Nationalt skal jernbanerne give de største overskud, de nogen sinde kan komme til at give, når Storebælts- og Øresundsforbindelsen står færdig, for det er først og fremmest for den kollektive trafiks fremme, at disse to forbindelser vil komme til at virke.

Jeg siger tak for debatten i dag, og vi kan støtte den dagsorden, der er foreslået. Jeg håber, vi kan fortsætte denne afbalancerede holdning, for vi kan ikke komme uden om, at bilen er opfundet; bilen kører; bilen indbringer 28 mia. kr. om året. De penge, vi har til bygning af veje, og hvad bilerne ellers medfører, er slet ikke opbrugt. Der er en stor manko i den afdeling. Derimod synes jeg, at vi bruger for mange penge i forhold til det, vi får fra den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg kan forstå, at hr. Kaj Ikast ikke har ændret holdning, siden han sagde, at der var for meget miljø og for lidt trafik i »Trafik 2005«.

Hr. Kaj Ikast er også så venlig at sige, at han mener, at de ting, der er i dagsordensforslaget, er vedtaget. Altså den holdning har jeg i hvert fald ikke. Der er da specielt én ting, jeg er glad for i denne dagsorden, og det er, at man inden udgangen af 1996 skal fremkomme med en redegørelse om konkrete jernbaneinvesteringer såsom elektrificering, togindkøb og investering i jernbanespor, og at redegørelsen skal indeholde en beskrivelse af tidsplaner og af, hvorledes regeringen forventer projekterne finansieret. Det synes jeg da er fantastisk vigtigt, og det synes jeg går videre end »Trafik 2005«, for det er jo ikke peanuts, vi snakker om.

Det, jeg er bange for, er den form for trafikplanlægning, der har været før, hvor man har lavet nogle hovsaløsninger, altså det dér med, at nu får nogle en Storebæltsbro og andre får nogle veje oppe i Nordjylland osv. Man kunne da godt tænke sig, at man i forbindelse med Femer lige pludselig fandt ud af nogle andre ting med hensyn til investeringerne. Elektrificeringen i Sønderjylland er vi alle enige om er en udmærket investering.

Men der er jo nogle ting her, som er i milliardklassen, vel op mod 30 mia. kr., og synes jeg da, at der skal ligge en plan derfor. Regeringen må give et bud: Hvordan skal det være, og hvornår skal det være? Hvor henter vi pengene? F.eks. bliver de amerikanske underjordiske tog finansieret bl.a. i Danmark, og mange andre lande gør det også på den måde: man sender regningen videre. Hvordan skal vi gøre? Kan vi rejse de 30 mia. kr. inden år 2005, eller hvad? Det, som trafikministeren har været inde på med hurtigtog, var alene 12 mia. kr., og sådan kan man blive ved.

Derfor synes jeg, at planlægning, uanset om man elsker biler eller ej – hvad jeg i hvert fald ikke gør, jeg vil hellere have en cykel, selv om jeg fik bil en forærende – så er det jo nødvendigt, at man foretager en trafikplanlægning. Det bør alle ærlig talt kunne forstå, også den forhenværende trafikminister hr. Kaj Ikast.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil sige til hr. Ikast, at i Enhedslisten gør vi os altså ikke til talsmænd for, at man kan deopfinde bilen, men vi gør os til talsmænd for, at der er ting, som den ikke er egnet til. Der er ting, som det ikke er miljømæssigt og energimæssigt forsvarligt at bruge den til. Og de to vigtigste ting her er jo pendlingstrafikken og godstransporten; det er derfor, at det er disse områder, vi skal sætte ind på, og det kan også lade sig gøre.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne sige til hr. Tommy Dinesen, at vi støtter denne dagsorden. Men der har jo konstant været en udbygning af togsystemerne. Den har vi kendt i mange år. Vi har investeringer her, indtil vi er færdig med at indkøbe de sidste S-tog i cirka 2008, så vidt jeg husker. Det håber jeg kan fremskyndes. Derfor ser jeg også frem til de punkter, som der er i dagsordenen. Derfor sagde jeg, at jeg støtter dagsordenen.

Men det, jeg gerne ville have med også, hvis vi endelig skal være helt alvorlige, er trafikinvesteringer af enhver art, for vi kan ikke bare trække én del ud. Jeg vil da også gerne have belyst: Hvad betyder det miljømæssigt set, at man mellem Århus og Kalundborg eller andre steder begynder at sejle med en ny skibstype eller med færger med højhastighed, der bruger 5 t fuel på en enkelt strækning? Har man vurderet det, inden man går så stærkt ind for den type skibstrafik? Jeg spørger bare. Skal vi ikke også have det undersøgt?

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

For at tage højhastighedsfærgerne først: Det står der også i dagsordenen. Lad os få det belyst. Det, der er sket på det sidste, er, at jeg bl.a. har stillet spørgsmålet: Hvad regner man med, at højhastighedsfærgerne, deres fart og deres, kan man sige, fremskridt – ikke fremskridt, men så mere fart – betyder for f.eks. Storebæltsforbindelsen? Og det bud, som ministeren har givet på

dette spørgsmål, er, at det betyder altså, at Storebæltsforbindelsens billed vil kræve et ekstra års tilbagebetaling.

Det er da rigtigt, at der sker nogle ting på de her områder, men jeg kan ikke forstå, at jeg ligesom opfatter, at hr. Kaj Ikast er imod planlægning på trafikområderne. Så bliver der rigtigt nævnt S-togene, og vi er tilsyneladende enige om, at de skal fremmes. Det er 8,2 mia. kr., det drejer sig om. Sådan forstod jeg hr. Kaj Ikast.

Det er jo derfor, vi skal have en langsigtet planlægning på det her område. Hvad er det, der er vigtigst? Hvad er det, man får mindst forurening ud af? Er det ikke at satse på nærtrafikken, på pendlere osv.? Det var sådan nogle ting, vi i hvert fald godt vil være med til at få planlagt. Vi er jo ikke med i den 3-årige rammeaftale, og derfor er vi nødt til at være med her for at få lidt indflydelse på planlægningen og få den diskuteret. Det er det, der lægges op til fra vores side.

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg vil egentlig starte med en kort bemærkning, hvis man kan det, til hr. Kaj Ikast og sige, at jeg er fuldstændig enig med ham i, at man burde undersøge miljøøkonomien i de nye forbindelser, der sejler over Kattegat. Jeg har hørt, at Cat-Link og andre simpelt hen er storforbrugere af fuel; altså miljøøkonomisk er det i virkeligheden helt hen i vejret at have transport af den dér type. Men man har ikke, i hvert fald ikke fra Miljøministeriets side, været i stand til at stoppe det.

Så vil jeg godt sige om selve forespørgslen, at det jo ikke er så lang tid siden, at vi havde en anden forespørgsel her i Folketinget også fra SF eller måske fra Enhedslisten, hvor vi drøftede CO₂-emissioner og de skred i målene for trafik-handlingsplanen, der allerede er sket.

Det er jo lidt ærgerligt, synes jeg, at vi ikke kan få samlet de forespørgsler, så man kunne få dem besvaret samlet, men det er der åbenbart ikke noget at gøre ved.

I dag er det sådan, at energisektoren opfylder sine mål, men det gør trafiksektoren ikke, og det er selvfølgelig et problem, når man gerne vil opfylde målene. Det er jo ikke rigtigt gjort, som også det er blevet sagt et par gange, med nok så mange planer, hvis der ikke er vilje til både økonomisk og politisk at føre de afsatte mål ud i livet.

Energisektoren har klaret sine ting. Transportsektoren er et stort problem. Bilismens fart

er tilsyneladende uhæmmet, og det gælder både godskørsel og privatbilisme.

Det kræver et virkeligt holdningsskift – hvis vi nu tager privatbilismen først – at få befolkningen til for alvor at forstå, hvad det er, der ligger bag ved CO₂-udslippene og den globale opvarmning. Den typiske indvending fra almindelige mennesker er: Hvad betyder det, hvad 5 millioner danskere gør, hvis folk i resten af Europa, i USA og andre steder kører i bil, som det passer dem?

Her har vi i hvert fald den opfattelse, at på samme måde, som vi har en forpligtelse som et lille velhavende land over for ulandene, har vi også en forpligtelse over for det globale miljø, og nogen skal starte.

Vi ved, at der snart bliver fremsat forslag fra regeringen i de redegørelser, der er annonceret i dagsordenen her i dag. Vi har til gode at se, hvad redegørelserne rummer. Vi har visse forhåbninger om, at de bliver gjort operative på en sådan måde, at de, når de bliver ført ud i livet, kan medvirke til at nedbringe CO₂-udslippet.

Vi har nogle ønsker, og jeg vil godt kort nævne nogle af dem. Vi mener, det kunne være en god idé at skræddersy nogle ordninger til landdistrikterne, hvor det hverken er miljøøkonomisk eller økonomisk i det hele taget at bruge den kollektive trafik, og her tænker jeg på transportfradragene, som vi selvfølgelig ikke kan røre før efter skattereformen – men alligevel.

Vi kunne også godt tænke os at få pindet klart ud, at der bliver tilvejebragt muligheder for, at cykler kan medtages i den kollektive trafik. Nogle af de nye tog, vi har fået og bestilt, kan ikke medtage cykler, og det er dybt beklageligt. Det er specielt beklageligt, når man tænker på broforbindelserne, men vi har også ved en tidligere forespørgsel her været inde på, at noget måtte der gøres i den relation.

Så vil vi gerne have vægtafgifterne indrettet alt efter, hvor miljøvenlige bilerne er.

Endelig er der DSB. DSB fik jo med vores meget velmente støtte udskilt godsdel, busdrift, rederi osv. med henblik på at optimere driften, men DSB skal konfronteres med miljøhensyn. Miljøøkonomiske hensyn skal på en eller anden måde indgå i DSB's overvejelser, før der nedlægges små sidebaner, godsbaner, eller hvad man ellers har på programmet.

Når rammeaftalen med DSB udløber i 1998, er vi indstillet på at være med til at forbedre DSB's vilkår for at køre over Storebælt. DSB har jo mistet et mægtigt forspring på Storebælt efter de

uheld, der har ramt tunnelbyggeriet, og det er helt afgørende for trafikmønsteret, at DSB bliver konkurrencedygtigt med bilerne på den forbindelse.

Vi ser frem til redegørelsen, og vi kan naturligvis støtte dagsordenen.

Jan Køpke Christensen (FP):

Det er jo altid populært at fremlægge planer, teorier om, hvordan fremtiden skal gebærde sig, og det har man også gjort i den plan, der bliver diskuteret i dag, og som jo blev vedtaget i november 1992 af et flertal minus Fremskridtspartiet.

Vi skal sige, at vi fra vores side naturligvis godt vil være med til f.eks. med afgifter at gøre det bedre for miljøet, men det skal ske ved, at man lægger mindre afgifter på mindre forurenende køretøjer. Det skal ikke være således, at man lægger flere afgifter på miljøforurenende transportmidler. Det er ikke den vej, vi skal. Vi skal altså en anden vej end den, man har set gang på gang. Vi skal ikke lave et misbrug af ekstra skatter og afgifter, som tilfældet er og har været.

I forbindelse med finansloven for 1990, som Fremskridtspartiet var med i, fik vi indført netop den pind, der gik ud på, at man sænkede afgifterne på blyfri benzin, og det blev jo som bekendt en succes.

Når vi taler om sådan noget som kollektive trafikmidler, er der selvfølgelig argumenter for og også imod. I Fremskridtspartiet er vi af den mening, at det nogle steder er sådan, at de chauffører, der er på de amtskommunale bus-selskaber, kan synge »hele ugen alene«, i hvert fald når vi tænker på de tyndt befolkede områder.

Vi mener i Fremskridtspartiet, at det efterhånden er et hysteri, et miljøflipperi, der foregår fra visse sider, der går ud på, at vi alle sammen efterhånden skal køre på rulleskøjter. Det er da også helt i orden, hvis folk vil det, men det skal naturligvis ikke være således, at alle andre bliver blacklistede, havde jeg nær sagt.

Vi vil godt advare imod, at man mere eller mindre sviner privatbilismen til. Vi ønsker ikke at affolke landområderne; det var jo den debat, som også hr. Kaj Ikkast var inde på i relation til SF. Det er jo netop det, vi ser gang på gang; at man ikke under nogen omstændigheder fra SF's side og for den sags skyld venstrefløjens side ønsker at diskutere, hvad man vil gøre i landdistrikterne, når man ikke har privatbilismen.

Det hæmmer jo naturligvis mobiliteten, når man ikke gør noget for privatbilismen, og derfor skal vi gøre det optimale for at forbedre vilkårene for privatbilismen.

Jeg kan i den forbindelse ikke lade være med at kigge på: Hvad er det, vi gør over for privatbilismen i dette land? I mangel af, kan man sige, danske verdensrekorder inden for sportens område har politikerne, politikerne her i Folketinget – bortset fra Fremskridtspartiet – gjort alt for, at vi inden for en ganske særlig disciplin suverænt formår at være de bedste og oven i købet forbedre vores egen rekord igen og igen. Det, Fremskridtspartiet tænker på, er naturligvis skattehop. Ingen anden nation er i stand til at måle sig med vore højder inden for alle skattens mange delområder. I korte perioder har Sverige forsøgt at gøre os rangen stridig, men det er altså aldrig lykkedes for alvor.

På ét punkt er vores forspring i forhold til andre lande så stort, at ingen overvejer at slå os, og det gælder beskatningen af biler. Den typiske bilejer vil opleve følgende krav for at kunne komme ud at trille på de fire hjul: Først skal der betales registreringsafgift. Den er så på 180 pct. af bilens pris. Derefter skal der betales moms af dette beløb, altså også af registreringsafgiften. Så skal der nummerplader på bilen. Det koster ca. 800 kr. i afgift til staten. Der er derefter krav om, at alle skal have en lovpligtig ansvarsforsikring. Også den har en løbende statsafgift. Det kan da ikke være for at begrænse forbruget, kunne man spørge sig selv.

Vil man ud at køre, ja, så kræves der betaling af vægtafgift til staten, som stiger, jo tungere bilen er. Benzin eller diesel for den sags skyld er en forudsætning for at kunne bruge bilen. To tredjedele af benzinprisen er statsafgift, og den er endda lige steget yderligere. Selv den smørelolie, der skal hældes på bilen, og bilens batteri har en punktafgift til staten.

Bruger man bilen til kørsel til og fra arbejde, havde man for få år siden et kørselsfradrag. Ved den seneste skattereform blev dette som bekendt også udhulet betydeligt.

Hvis nogen mener, bilejerne ikke giver deres del til statskassen, ja, så passer det ganske enkelt ikke. Bilerne betaler betydeligt mere, end det koster at vedligeholde og udbygge vejene. Alligevel er der nogle af de grønne på venstrefløjen i dansk politik, som gerne vil lægge yderligere belastning på bilerne.

Når broerne over Storebælt og Øresund åbnes, vil bilerne blive afkrævet bompenge,

mens DSB stadig får store milliardtilskud fra statskassen. Parkeringsafgifterne i byerne stiger konstant, men ikke for at lave flere parkeringspladser; tværtimod så bliver der færre og færre. Socialisterne har en drøm om at forhøje statsafgiften på benzin, så prisen bliver omkring 12 kr. pr. liter. At det vil få katastrofale følger for bilejerne såvel som for grænsehandelen tænker man naturligvis ikke over.

Et andet forslag, som er blevet formuleret, er, at kørselsfradraget helt skal fjernes. Bompeng til byerne har man også truet med, specielt i København, ligesom man har planer om at forhøje prisen for alle biler for at kunne lave en pantordning ved skrotning af disse biler. Hvis de grønne får det, som de vil, ja, så vil bilejerne blive jagtet hårdt og målrettet i de kommende år. De religiøse målsætninger omkring dansk enegang med nedbringelsen af vores CO₂-udslip gør, at alle midler vil blive taget i brug for at begrænse trafikken.

Det her er eksempler på, at privatbilismen ikke har gode kår i Danmark, og man fortsætter derudad. Også i den trafikplan, der nu foreligger, ligger det klart i ordene, der er opstillet, at privatbilismen skal mindskes.

Vi er ikke af den opfattelse i Fremskridtspartiet. Vi mener, at det er en gåde – særligt for de dårligt stillede, der skal til og fra arbejdet osv., og som bor i landdistrikterne, for de har ingen andre muligheder. Derfor er privatbilen meget, meget vigtig.

Når man nu har den grundholdning som socialist – også i regeringen for den sags skyld – ja, så er det jo alle tiders, men man glemmer ligesom at gøre noget ved det selv. Jeg kunne bare nævne alle ministerbilerne. Min gode kollega hr. Aage Brusgaard stillede under en anden debat her i salen følgende spørgsmål: Hvor mange ministerbiler er der? Hvor meget kørte de i 1995? Og hvilke typer biler køber man ind? Er det de mindst forurenende? Nej, det er det ikke; det er faktisk dem, der er værst med hensyn til forurening.

Det er efterhånden lang tid siden, hr. Brusgaard stillede de spørgsmål. Der er ikke kommet svar endnu, for det er ikke så enkelt, siger man i ministeriet, at komme med disse svar. Havde det været et privat firma, havde det været privatpersoner, ja, så havde man inden 3 timer fået en telefax, der meddelte, hvor meget der var kørt, hvor mange ressourcer man havde brugt i firmaet.

Jeg mener, at man selvfølgelig først og fremmest selv skal leve op til de idealer, man har, inden man begynder at kræve af andre. Og der er vitterlig meget, der trænger til at rettes op på, når man tænker på regeringens egen situation, også på det område, vi diskuterer i dag.

Men stort set er vi da med på, at vi skal gøre noget ved den forurening, som jo er global, og som et enkelt land ikke kan afhjælpe. Sådan et område kunne være mere egnet for EU; det er et af de områder, hvor vi siger, EU er på sin plads.

Jeg vil godt understrege, at vi under ingen omstændigheder kan stemme for de dagsordensforslag, der foreligger i dag. Jeg skal bare nævne et enkelt punkt under dagsordensforslaget fra SF, hvor man jo klart meddeler, at der er en hel del af de ting, som skal fremlægges, som er meget omkostningsfølsomme. Derfor kan vi ikke støtte dagsordenen.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg kunne ikke lade være med at tænke på, om hr. Jan Kørpe Christensen havde fået det forkerte manuskript med, for det var jo en meget smuk tale til bilismens pris, der her blev holdt; men vi andre vi taler altså om, hvordan man kan få mere over i den kollektive trafik, og det blev der ikke sagt noget om.

Jeg kan forstå, at Fremskridtspartiets politik står, ligesom da hr. Ernst B. Schmidt var ordfører. Da skulle vi også snakke trafikpolitik og både have luft og havne og det hele med. Da drejede hans tale sig om nogle vejeovre i Jylland. Det står man altså fast på; det er meget godt at have sådan en betonpolitik på det her område.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Det er også til hr. Kørpe Christensen, som siger, at hans væsentligste indvending mod den dagsorden, der foreligger fra SF og Socialdemokratiet, er, at der er en hel masse udækkede omkostninger. Vil det sige, at hvis man øjeblikkelig kunne anviser, at pengene f.eks. kunne tages fra vejanlæg og lign., så ville der ikke være nogen problemer ved at stemme for den?

(Kort bemærkning).

Jan Kørpe Christensen (FP):

Det, jeg tænker på i den dagsorden, der er forelået af hr. Tommy Dinesen, er pinden:

»- inden udgangen af 1996 at fremkomme med en redegørelse om konkrete jernbaneinvesteringer såsom elektrificering, togindkøb og investering i jernbanespor.«

Det er efter vor bedste overbevisning noget, som kan medføre meget store ekstraomkostninger for samfundet, og det er klart, at det ikke er det, vi er sat her i Tinget for.

Jeg vil godt sige til fru Jette Gottlieb, at Fremskridtspartiet ikke føler, at det er nemt at stå her og sige: Vi vil ikke lave de og de investeringer. Men vi må bare forholde os til virkelighedens verden, og virkeligheden er, at dette land har ca. 780 mia. kr. i gæld - havde det bare været millioner - både indenlands og udenlands, og derfor må man sætte tæring efter næring.

Det er åbenbart ikke det - og det ved vi godt - venstrefløjen ønsker, men vi ønsker stadig væk, at man ikke bare bruger los, for det er de efterfølgende generationer, der virkelig kommer til at hænge på det økonomisk set. Hvis vi ikke passer på, så går det galt.

Og derfor har vi selvfølgelig ikke ændret trafikpolitik, kan jeg sige til hr. Tommy Dinesen. Hvorfor skulle vi ændre trafikpolitik, blot fordi hr. Ernst B. Schmidt ikke længere er i dette ting? Vor trafikpolitik er fortsat, som den blev fremsat på daværende tidspunkt.

Jette Gottlieb (EL):

Der er en skrigende modstrid imellem de miljø- og energiproblemer, der stammer fra transporten, og så de initiativer, som regeringen angiveligt har sat i værk for at løse problemerne.

Når det handler om de pæne erklæringer og målsætninger, så går det nogenlunde. I »Trafik 2005« fastsattes en målsætning om, at trafikken bidrag til CO₂-udslippet i år 2005 bare skulle ned på et niveau, der var som i 1988.

Da denne målsætning blev vedtaget, så det overkommeligt ud, men allerede nu tyder alt på, at det er en målsætning, som kræver drastiske indgreb i transporten, som den fungerer. Hvis det fortsætter uændret, så vil CO₂-udslippet fra transporten selv med indregning af teknologiske forbedringer forventeligt ligge mere end 22 pct. over målsætningen for 2005.

Så det er altså en betydningsfuld politisk markering, når statsministeren i åbningstalen for dette folketingsår fastholder, for det første at CO₂-målsætningen skal holdes, og for det andet at trafikken skal bære sin del af nedbringelsen. Og det er da også siden bekræftet med vedtagelsen af CO₂-dagsordenen den 6. februar.

De pæne erklæringer hører vi jo også ansats til i trafikministerens tale. Vi skal bevare og udbygge kvaliteten i vores byer og passe på naturen, hedder det, og alle skal have adgang til et fleksibelt transportsystem, og alle skal have mulighed for trygt at færdes i trafikken – underforstået også dem, der ikke har bil, hvilket jo er 50 pct. af samtlige husstande.

Men når det kommer til realiteterne, ser virkeligheden lidt anderledes ud, for samtidig med de pæne ord afsættes der milliarder til udbygning af vejnettet med flere motor- og motortrafikveje, som vi ved vil generere øget person- og lastbiltrafik.

Ministeren henviser til en lang række initiativer for fremme af cyklismen, som imidlertid overvejende er taget på kommunalt niveau. At staten så har støttet igennem trafikpuljer, kan ikke tages til indtægt. Der går ganske mange trafikpuljebidrag på 30 mio. kr. for at opveje de knap 600 mio. kr., der er afsat til bare ét af de vejprojekter, der er sat på dagsordenen i år.

Hvad angår den kollektive trafik, konstaterer ministeren, at det er en god ting. Jamen det er jo godt nok, men vi har ikke meget at have den gode vilje i, når vi ser på udviklingen i den kollektive transport i praksis.

Jeg er ikke imponeret af, at der skal investeres mange penge i nye S-tog. Det skulle være sket for mange år siden, og beløbet overstiger ikke, hvad der bruges til at fylde i huller i asfalten. Man må konstatere, at al infrastruktur kræver vedligeholdelse, men det synes at komme bag på Trafikministeriet, at det også gælder togmateriel.

Samtidig med at DSB er blevet selskab, er der også pålagt DSB et rentabilitetskrav i driften, der snart synes at gælde hver eneste centimeter bane. Vi bliver derfor bragt i en situation, hvor vi måned for måned får endnu en banestrækning, som vi skal kæmpe for at beholde enten til passager- eller til godstransport. Det er en ond cirkel, som det kræver en umådelig politisk energi at bryde. Nuvel, den vilje vil vi godt lægge for dagen, og vi glæder os over, at det muligvis kan gøres i samarbejde med regeringen. Det lyder sådan i de taler, der er holdt.

Godstransporten må og skal lægges om, men det kræver en række nødvendige og modige beslutninger, både hvad angår omkostningerne ved havnedrift og prisen på vejkilometer. Hvor sender man f.eks. regningen hen, når man nu ved, hvor ufattelig meget større slidet på vejen er ved kørsel med tunge lastbiler? De eksiste-

rende baner kunne klare meget af den transport, og med en udbygning ville det gå endnu bedre, men DSB arbejder i den stik modsatte retning.

En væsentlig del af det kunne naturligvis også søtransporteres, hvis man gjorde noget for det, i et land, hvor stort set alle købstæder har en havn.

Men jeg kan forstå, at de konkrete initiativer må vi vente på til fremlæggelsen af energihandlingsplanen. Så vil jeg så sætte min lid til, at det er dér, vi får det store spring fremad.

Arne Melchior (CD):

Mens hovedparten af vore kolleger i aftenens anledning er hos frisøren, skal jeg prøve at redegøre for CD's synspunkter på de ting, som forespørgslen rejser.

Første del går ud på at få flest mulige til at benytte cyklen og den kollektive trafik. Må jeg erklære som sandt og dokumenterbart, at jeg er pro begge dele.

Vi er i CD glade for kollektiv trafik, men vi erkender, at den er oppe imod en næsten uoverkommelig konkurrence fra bilen, der har den fordel, at den udgør dør-til-dør-transport.

Jeg vil benytte lejligheden til at slå en pæl igennem den misforståede og forenklede påstand om, at så og så mange mennesker, når de selv skal transportere sig, eller når de skal transportere varer eller gods, står i en valgsituation mellem tog og bil. Det er ikke rigtigt. De står i en valgsituation mellem en bil eller 3 befordringsmidler for at komme til og 3 for at komme fra, hvor man kan nøjes med ét, altså bilen, hvis det er den, man vælger. For bor man ikke i spadserestand fra den station, man skal starte fra – igen hvad enten det gælder personer eller gods – og er der mere end slentreafstand fra den station, hvor man ankommer, og til f.eks. arbejdsstedet, så skal man altså have ét transportmiddel til toget, så skal man have toget, og så skal man have et transportmiddel fra toget og hen til det lager, den fabrik, det kontor eller den butik, hvor personen eller godset skal hen. Det er sandheden om denne sag.

Folk, der kører i bil – og i myldretiden kører i skridtgang på dele af strækningen – er ikke dummere end os andre. De ved godt, at toget har store fordele med hensyn til økonomi, med hensyn til miljø og med hensyn til trafiksikkerhed. Alligevel fravælger de det, fordi de altså foretrækker dør-til-dør-transporten, og fordi en meget stor procentdel af dem, hvis vi nu taler om den daglige hjem-arbejdssted-trafik, skal

hente eller bringe børn i børnehaver, skoler osv., de skal måske have svigermor eller en bekendt med hjem, de skal måske handle undervejs, eller de skal måske bruge bilen til arbejde lidt af dagen eller det meste af dagen.

Men selv hvor det ikke er tilfældet, fravælges toget vel vidende, hvad det koster pr. km at køre i bil; det er der ingen bilist, der er uvidende om i dag. Toget fravælges, fordi bilen har disse usandsynlig store fordele, som næsten ikke er til at kæmpe imod.

Samtidig med at vi holder af den kollektive trafik, må jeg altså bekende, at det allervigtigste er valgfriheden. Det må være sådan, at enhver borger, enhver familie, ethvert firma til enhver tid til transporten vælger transportmiddel alt efter omstændighederne: Hvor lang tid er der til rådighed, er det holdbare varer, hvordan er vejret, hvor travlt har man? Prisen indgår selvfølgelig også. Der må være valgfrihed. Der må være oplysninger om, hvad det forskellige koster og i øvrigt medfører, men dernæst må der være valgfrihed.

Om cyklen kan jeg sige det samme: Jeg er pro. Jeg vil ikke tro, at der er 3 pct. af Folketingets medlemmer, der som jeg er medlem af Dansk Cyklistforbund. Jeg betaler altså hvert år mit kontingent, og jeg er i meget regelmæssig korrespondance og dialog med Dansk Cyklistforbund. Jeg skælder dem også ud, når jeg synes, de bliver for ensidige.

For sandheden er jo, at de fleste danskere er snart gågængere, snart cyklister, snart bilister, snart passagerer på tog, bus eller fly. Det er jo ikke en kamp mellem cyklister og bilister eller mellem bilister og tog- eller flypassagerer. Vi har jo alle sammen et stort antal af disse identiteter mange gange på den samme dag og i hvert fald i løbet af den samme uge.

Jeg er altså pro cykel, men jeg vil erindre om, at også bygning af motorveje hjælper cyklister ved at trække mere af biltrafikken væk fra de veje, hvor cyklister så får så meget mere sikkerhed og råderum.

En anden del af forespørgslen angår at få mere gods på tog og skib. Det er jeg også med på, men jeg må sige til hr. Tommy Dinesen, at det også her er den ulige kamp mellem i dette tilfælde lastbilen og tre befordringsmidler. Hvis udskibningsstedet, altså fabrikken, hvor en vare er produceret, eller lageret, hvorfra den skal hentes, ikke ligger lige ved en havn eller en togstation, så skal den altså først læsses og hen til skibet/toget, så med skibet/toget, så losses og

læsses igen på en ny bil og så køres frem til modtageradressen. Det er på tide, at selv alle entusiasterne indser, at det er den situation, som borgerne og firmaerne står i, når de skal vælge befordringsmiddel.

Derfor: Jeg går gerne med til mange foranstaltninger til fordel for tog og skib for mennesker og gods, men der er ikke store udsigter – og som andre har været inde på, beskattes bilen jo ganske pænt i dette land.

Nej, lad os få forsket i motorer og i drivmidler for at gøre dem renere. Lad os få forsket i en renere udnyttelse af de enorme kulreserver, der findes i Europa og i verden, og som har et langt perspektiv, som repræsenterer en gigantisk resource. Det tror jeg faktisk der er mere miljøprogram i end i disse næsten ugørlige bestræbelser, som flere af ordførerne – jeg tænker på SF's og på Enhedslistens – har talt om.

Så har jeg to små kommentarer til ministerens tale, som jo ellers var fyldig. Ministeren – det er den flotte, høje herre, der står dér! – talte i starten af sin tale om, at der er brug for en fortsat indsats i relation til færdselssikkerheden, hvilket specielt det seneste års udvikling peger på. Det tillader jeg mig at bestride. Jeg ved godt, at der skete flere ulykker og flere dødsfald i 1995 end forud – jeg kender tallene nøjagtigt, men jeg skal ikke diske op med dem her – men der er ingen beviser for, at det er en tendens.

Vi har haft en nedadgående kurve i – jeg kan ikke huske det – 20 år nu, og selv med den lille stigning, som jeg tror er en statistisk tilfældighed, der er indtruffet i de 12 måneder i 1995, kan man, hvis vi lægger stigningen i tilbagelagte bilkilometer til, ikke komme til andet resultat, end at vi fortsætter i den retning, som Færdselskommissionen og andre har angivet, nemlig i retning af færre dødsfald. De første måneder af 1996 tyder også på, at der har været tale om en statistisk tilfældighed.

Så vil jeg sige til ministeren, hvis tale jeg altså kun kan tilslutte mig og rose: Højhastighedstog i Danmark! Jeg tror ikke, vores størrelse er til det.

Hr. Tommy Dinesen fortalte, at vi har en gennemsnitsfart, som i 1997 kommer op på 122 km/t. mellem København og Århus, men det er inklusive stop. Ved vi, om de lande, som der er angivet i hæftet, også har stoppene med? Selv hvis de har, så er vi jo ikke så langt fra Irland, som har 123 km/t., Østrig, som har 126 km/t., og Finland, som har 129 km/t. som gennemsnitsfart. Og selv det store Canada har 144 km/t.

Hr. Tommy Dinesen plejer gerne, når der er tale om, hvor meget man kan vinde ved en fast forbindelse eller ved en bedre vej til biltrafikken, at sige: Haster det så meget? Spiller de 5-10 minutter så stor en rolle? Her gør det det altså pludselig.

Jeg er enig i, at transport haster, men forskellen til en lang række med os sammenlignelige lande er altså ikke så stor, og det kommer jo også an på, hvor god en service man giver ved at stoppe lidt oftere, end man måske gør mellem Paris og Lyon, hvor man kører i ét stræk; så kan man sagtens komme op på den store gennemsnitshastighed.

Vi kan stemme for dagsordenen, som er lige så tyndbenet som forespørgslen og næppe bringer nogen bil, noget tog eller noget skib ret mange meter frem.

(Kort bemærkning).

Jan Kørpe Christensen (FP):

Jeg vil sige til hr. Arne Melchior, at jeg er glad for, at hr. Arne Melchior lige brugte så meget tid på privatbilismen, som Fremskridtspartiet gjorde.

Jeg vil gerne spørge hr. Arne Melchior, om min konklusion er rigtig: at der under ingen omstændigheder vil ske yderligere beskatning af privatbilismen her i dette land.

Jeg synes, det er positivt, skal jeg sige – en gang imellem skal vi også være venlige over for hinanden – og jeg vil rose CD for også i medierne at have gjort det helt klart, at den beskatning, der sker af privatbilismen, er alt rigelig. Efter Fremskridtspartiets opfattelse skulle vi hellere den anden vej, men det må så komme en anden gang. Jeg håber, at CD også kan gå med Fremskridtspartiet for at få beskatningen af privatbilismen ned.

Men jeg vil gerne her fra Folketingets talerstol have helt klarlagt, at det under ingen omstændigheder vil ske for at opfylde den dagsorden, som også CD vil stemme for, og som CD mener er tyndbenet.

Og jeg vil så godt sige, at jeg er af den opfattelse, at det jo klart fremgår, at man vil komme med yderligere en række initiativer for at føre persontransporten over til cykel og kollektiv trafik og godstransporten over til sø- og bane-transport. Jeg ved ikke, hvordan man vil gøre det dér med kollektiv trafik, men jeg har på fornemmeren, at det bliver ved yderligere brand-skatning af privatbilismen, og det bryder Frem-

skridtspartiet sig under ingen omstændigheder om.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Tak for spørgsmålet.

Der har her i eftermiddag været et par tal fremme. Der var en af ordførerne, der sagde, at bilistfolket i afgifter alt i alt betaler 25 mia. kr., og en anden nævnte 28 mia. kr. Jeg har på fornemmelsen, at det ligger i første halvdel af 20'erne, noget med 22-23 mia. kr., men det kan selvfølgelig skifte med årene efter, hvor mange biler der nu sælges. Det er klart, at nu, hvor der er blevet solgt flere biler i de senere år, kan det være lidt højere.

Jeg erindrer fra Würtzenudvalget, at bilister betaler 1½ gang overbrugerbetaling for at køre i deres biler. Jeg mener, at Würtzenudvalget beregnede den samlede omkostning – altså hvad det koster samfundet med veje, anlæg og vedligehold, med ulykker og helbredelsesforanstaltninger og alt, hvad denne trafik koster – til at være i størrelsesordenen 10-11 mia. kr. Bilfolket betaler altså meget mere end 100 pct. i overbrugerbetaling, og det må være nok. Det indgår ikke i nogen aktuel politisk tænkning i min lille hjerne, at vi kan gå længere ad afgiftsvejen.

Men hr. Kørpe Christensen spurgte meget kategorisk: »aldrig nogen sinde« eller »under ingen omstændigheder«, og dér vil jeg altså minde om, at den benzin, jeg bruger til vores Mazda, er billigere i dag, end den var for 10 år siden, og så længe vi ligger i underkanten af europæisk benzinpris, så tør jeg ikke love det. Dette er ikke nogen fremskrivning til år 2005 eller noget i den retning, men i et overskueligt åremål er det bestemt det modsatte af sund eller aktuel politik.

Ole Donner (DF):

Jeg vil gerne starte med at takke ministeren for redegørelsen. Redegørelsen var fyldig og kom ind på mange forskellige områder. Der var en del af det, som Dansk Folkeparti ikke er enig i, men det var en udmærket redegørelse.

Dansk Folkeparti går ind for, at borgerne frit skal kunne vælge, hvordan de vil lade sig transportere. Om de vil cykle, køre på motorcykel, i bil eller i kollektiv trafik, det må de selv om.

Vi har f.eks. for nylig foreslået at fjerne afgiften på motorcykler, som er den lille mands transportmiddel. Hvis man gjorde det, så var der altså mange flere, der ville vælge at køre på

motorcykel, og det vil dog være bedre set ud fra et samfundsmæssigt synspunkt, end at de lader sig transportere i en bil helt alene. Det vil også styrke den kollektive trafik, for en meget stor del af året har vi så dårligt vejr herhjemme, at de automatisk ville søge over i den kollektive trafik, hvis de kun havde en motorcykel. Så det var jo noget at tænke over for SF at støtte vores forslag på det område.

Vi mener også, at borgere og firmaer skal have fuld frihed til at bestemme, hvordan de vil lade deres gods transportere. Vi mener, der skal være valgfrihed. Om de vil bruge fly, tog, skib eller lastbil, eller hvad de vil, det må de selv om. Det kan ikke være rigtigt, at det er Folketingets opgave at sørge for, hvem der transporterer hvad.

Det, vi i stedet for skulle u gøre, var, at vi skulle lade være på understøtte den kollektive trafik og give den så mange fordele i forhold til den private bilisme og de private vilkår. Det burde være sådan, at den kollektive trafik selv måtte sørge for at give den service og transportere til de priser, der gjorde, at den var konkurrencedygtig.

Vi mener også, at man hellere skulle bruge nogle penge på trafiksikkerhed end forsøge at tvinge folk til at bruge det ene eller det andet transportmiddel. Hvis man havde nogle cykelstier, og hvis man havde en adskillelse mellem biler og cykler og knallerter, så ville det også være mere sikkert at bruge disse transportmidler, og så ville flere nok også gøre det.

Vi er i Dansk Folkeparti meget interesseret i at få en redegørelse om, hvordan DSB vil udbygge deres banenet, elektrificere og investere i nye tog. Så håber vi, at regeringen denne gang får nogle rigtige oplysninger, og ikke, som når man f.eks. oplyser, at banen til Frederikssund skal koste så og så mange hundrede millioner, og et par måneder efter så er den blevet næsten dobbelt så dyr, og når den endelig bliver færdig, så er den måske tre gange så dyr.

Vi forstår ikke, at regeringen finder sig i alle de misinformationer, der kommer fra DSB. Det drejer sig om sikkerhedsudstyr, det drejer sig om indkøb af færges, det drejer sig om indkøb af lokomotiver, af tog osv. Derfor er vi meget interesseret i at være med til at se på, hvordan man har tænkt sig at lave de mange indkøb af S-tog, som skal ske i den nærmeste årrække.

Man kan jo bare tage eksemplet med regionaltogene, som er leveret for flere år siden, og som ikke kører endnu – eller rettere sagt, de

kører jo godt nok, det har de gjort hele tiden, det er bare de tog, de møder, der ikke kan køre, som går i stå. Det er dog blevet lidt bedre, så nu vil man tilsyneladende få nogle enkelte indsat, så man er fri for kun at køre i Nordsjælland i natte-timerne uden passagerer for at få dem til at køre. Derfor synes vi, det er udmærket med den redegørelse, som foreslås i dagsordenen.

Jeg kan sige, at vi ikke kan støtte Enheds-listens dagsorden, men vi kan godt støtte den dagsorden, der er foreslået af regeringen og SF, netop fordi den taler om, at man nu får en plan, så Folketinget i hvert fald har mulighed for at se, hvad tankerne er om fremtiden. Så vi støtter den dagsorden.

Tommy Dinesen (SF):

Da jeg først havde ordet, nåede jeg ikke at komme det hele igennem, og det skal jeg gøre kort.

Hr. Poul Andersen var inde på det fælles billetsystem, og det var en af de ting, der var med i den dagsorden, som blev behandlet, vil jeg godt sige. Men en gang imellem går udviklingen jo hurtigt, og i fredags var det fælles billetsystem en realitet, og det kan jeg kun hilse med glæde. Da jeg kom i Folketinget for godt og vel 14 år siden, var et af de første spørgsmål, jeg stillede til den daværende trafikminister, hvornår vi fik et fælles billetsystem, og nu er det altså kommet.

Hr. Poul Andersen var også inde på sidebaner, og der har været en del diskussion om, hvad man gør med sidebanerne, især hvis DSB nedlægger dem. Jeg var selv inde på Løgstør-banen, vi har diskuteret spørgsmålet i SF, og vi mener, det er en fordel, hvis de ikke bliver nedlagt. Om vi så kan lave det, man har gjort i Sverige og andre steder, hvor vognmænd eller de ansatte eller andre er gået sammen med privatbanerne, vil vi godt være med til at kigge på i fremtiden.

Spørgsmålet om, hvordan skibstrafikken skal kunne konkurrere med lastbiltrafikken, er et af de områder, der ikke har været nævnt her, men det er som sagt med i Funderrapporten. Jeg vil godt sige, at jeg mener, lastbilerne burde betale en vis afgift af brug for havnen, som skibene gør, så de to transportformer blev mere ligestillet.

Hr. Svend Heiselberg var inde på det samme som jeg selv med hensyn til DSB's bestyrelse og gik også ind for, at strækningen København-Ringsted blev dobbeltsporet, så vi er da i hvert fald enige på det punkt.

Hr. Arne Melchior var inde på noget med skibstrafikken og havnebyer og om, hvordan man kan fremme skibstrafikken. Jeg tror dog ikke, at den måde, hr. Arne Melchior fremstillede sagen på, er den rigtige. Sagen er jo den, at ikke alle byer er havnebyer – det er noget, der siger sig selv – og at det er derfor, containertrafikken er blevet en succes. Der skal transporteres varer fra nogle virksomheder til nogle andre, og det er jo ikke alle laster, der ligefrem egner sig til skibstrafik. Men containertrafikken og de tunge laster er noget af det rigtige.

Jeg vil godt sige tak til ordførerne, for jeg synes, det har været en god debat. Som sagt støtter vi naturligvis fra SF's side det stillede dagsordensforslag, og jeg synes, det er godt, der kommer nogle langsigtede trafikplaner og -investeringer. Det er der i hvert fald behov for, og det drejer sig om op til 30 mia. kr., måske endda mere.

Hermed sluttede forhandlingen.

Anden næstformand (Henning Grove):

Som tidligere meddelt vil afstemningen om de fremsatte dagsordensforslag først finde sted på torsdag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

14) Første behandling af lovforslag nr. L 221: Forslag til lov om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S.

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 13/3 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Kaj Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan støtte ministerens lovforslag. Vi synes, lufthavnen er inde i en god udvikling, som det fremgår af den fremgangsprognose, vi fik gennemgået for kort tid siden; og det forslag, ministeren har fremsat, kan vi gå 100 pct. ind for, så vi vil give det en fair og hurtig behandling.

Svend Heiselberg (V):

Venstre kan støtte det lovforslag, ministeren har fremsat, og vi skal drage omsorg for, at der kan komme en hurtig udvalgsbehandling.

Tove Lindbo Larsen (S):

Socialdemokratiet kan støtte det fremsatte lovforslag. Vi er opmærksomme på, at det ikke medfører nogen ændringer for de ansatte. Det er afgørende for os, og vi håber, forslaget får en hurtig behandling.

Tommy Dinesen (SF):

Vi skal ikke forhindre en hurtig behandling, men vi stemmer imod forslaget.

Vibeke Peschardt (RV):

Det Radikale Venstre kan støtte forslaget.

Jan Kørpe Christensen (FP):

Fremskridtspartiet kan også støtte forslaget. Vi synes, det er et godt forslag, og vi støtter det helhjertet.

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil bare indskrænke mig til at sige, at dette lovforslag er en del af regeringens forsøg på at få finansloven til at løbe rundt – på samme måde, som små drenge tror, der er en bestemt måde, de kan holde varmen på. Regeringen står altså model til, at man nu sælger ud af arvesølv for at sikre, at man kan fjerne formueskatten og på den måde få finansloven til at løbe rundt.

Arne Melchior (CD):

Længe leve finansloven og L 221!

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg siger tak for de positive bemærkninger og gør blot opmærksom på, at forudsætningen for at gennemføre denne lovændring, så tjenestemænd ikke længere skal pligtudlånes til Københavns Lufthavne A/S, er den kendsgerning, at der ikke længere er udlånt så mange statstjenestemænd som for år tilbage. Derfor er det regeringens skøn, at der foreligger en mulighed for en fornuftig udvikling af virksomheden i et samarbejde mellem tjenestemandsoverenskomsterne, og derfor er det med fuld tryghed, regeringen fremsætter dette lovforslag – vel vidende, at de udlånte tjenestemænd naturligvis har deres rettigheder som beskrevet i gældende regler og lovbestemmelser med hensyn til rådighedsløn osv.