

havde ændret kursen lidt omkring miljøpolitikken og bilpolitikken, men alt er ved det gamle, ja, så meget ved det gamle, at man måske er på vej til at forlade den parentes, som CD blev fedtet ind i i 1995-96. CD er tilsyneladende ved at gå enegang igen på CO<sub>2</sub>-området og melde sig ud af den debat.

Jeg skal så i øvrigt gøre opmærksom på, at det fremsatte forslag til vedtagelse for denne debats vedkommende er trukket tilbage til gunst for en fællesnævner, der vil blive åbenbart i den næste debatrunde.

#### **Første næstformand (Birte Weiss):**

Det af hr. Søren Kolstrup fremsatte forslag til vedtagelse er taget tilbage. Ønsker nogen at optage det? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, er forslaget til vedtagelse bortfaldet.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **4) Forespørgsel nr. F 23:**

**Forespørgsel til trafikministeren: »Vil regeringen udarbejde en ny sammenhængende trafik- og miljøhandlingsplan indeholdende de nødvendige love og bekendtgørelser, som kan opfylde CO<sub>2</sub>-målsætningen på trafikområdet i året 2005, og vil transport af farligt gods indgå i denne plan?«**

Af Margrete Auken (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 16/12 98. Fremme af forespørgslen vedtaget 12/1 99).

#### **Begrundelse**

##### **Margrete Auken (SF):**

Som det er fremgået af de sidste timers debat, så har regeringen jo ret alvorlige problemer med at leve op til sine egne planer og klare sine internationale forpligtelser over for CO<sub>2</sub>-nedskæringerne. Vi har hele tiden vidst, at trafikken voldte de største vanskeligheder, og vi har desværre også vidst, at det har knebet med handlekraften.

Allerede i 1996 fremlagde regeringen en handlingsplan for reduktion af transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip. Dens vurdering var dengang, at det var muligt at stabilisere CO<sub>2</sub>-

udslippet på 1988-niveauet i 2005, hvis bare benzinpriserne steg i nogenlunde samme takt som energieffektiviteten for nye personbiler.

SF troede ikke, at denne CO<sub>2</sub>-strategi var tilstrækkelig og kunne stå alene, og det har som bekendt heller ikke været tilfældet. Forudsætningerne for regeringens nugældende trafikhandlingsplan er brudt sammen, og i mellemtiden er CO<sub>2</sub>-udslippet i dag steget 19 pct. over 1988-niveauet, og den seneste prognose siger, at vi får en 25-pct.-stigning i år 2005, hvis altså ikke der gøres noget.

Det mest aktive, der har været gjort for at imødegå denne udvikling, har været at holde konferencer. Det er der jo ikke noget i vejen med, tværtimod er det helt nødvendigt med en grundig drøftelse af så besværlige problemer, hvis såvel målsætning som virkemidlerne skal blive ordentlige. Men på et eller andet tidspunkt må der altså sættes handling bag. I SF mener vi, at det tidspunkt for længst er kommet, men vi frygter og har jo desværre også fået det bekræftet nu, at regeringen sandsynligvis atter engang frygtsomt vil holde sig til opremsning af virkemidlerne. Der var jeg så glad for ministerens sidste svar, hvor der kom lidt flere virkemidler end bare roadpricing.

Disse opremsninger og konferencer ender med at blive en bremse for en miljørigtig transportudvikling, for folk orker snart ikke at høre mere om det, og mange tror oven i købet, også mange her i denne her sal, at regeringen er gået i gang med at vende udviklingen. Der er oven i købet nogle i regeringen, der tror det selv. Jeg hørte forleden dag i en debat herinde under en af de mange konferencer skatteministeren først konstatere, at man ikke havde vendt udviklingen og det gik den gale vej, og bagefter remsede han alting op og så meget tilfreds ud og sagde: Se, det går godt.

Vi har i øvrigt også i denne debat rejst spørgsmålet om farlige transportere. Det hørte vel i grunden mest med i den del af debatten, der drejede sig om broerne, men var jo ikke med dér.

Man kan sige, at man i vores debat her i dag også godt kunne have ønsket sig en lidt bedre koordinering på mange leder og kanter, så vi havde fået det overstået.

Men jeg vil da godt i forbindelse med det farlige gods minde om, at miljøministeren fremlagde en miljøpolitisk redegørelse, hvor man havde introduceret begrebet »produktorienteret miljøpolitik«. Man kunne altså på samme måde

forestille sig Trafikministeriet kunne lave en produktionsorienteret transportpolitik med særlig fokus på farligt gods.

Jeg vil godt minde om, at i Storebæltstunnelen er der mulighed for, at DSB kan transportere op til 5 t eksplosiver – der er forskel på eksplosiver og giftige ting – igennem ad gangen. Beredskabsstyrelsen har taget afstand fra disse meget store mængder, og det er faktisk lidt alvorligt, at regeringen ikke har taget Beredskabsstyrelsens advarsler alvorligt. Ja, det er ekstra alarmerende, når man kan se, at indtil videre tyder det på, at man på Øresundstunnelen ikke engang vil sikre, at det alene er transport på jernbanen igennem tunnelen, men man kan have vejtransporter samtidig.

Så jeg er spændt på, om der kommer et udspil fra regeringen nu, som i hvert fald på det område lægger op til, at det ikke skal blive så risikabelt, og det indgår jo altså også i en miljøhandlingsplan, at der er styr på de farlige transportere.

## Besvarelse

### Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Forespørgslen fra SF om en ny og sammenhængende trafik- og miljøhandlingsplan ligger jo tæt op ad debatten om regeringens CO<sub>2</sub>-politik, som vi netop har haft, og den del af forespørgslen, der drejer sig om CO<sub>2</sub>-målsætningen på trafikområdet, betragter jeg derfor som besvaret.

Jeg vil i det indlæg her primært fokusere på spørgsmålet om behovet for en ny trafik- og miljøhandlingsplan samt beskæftige mig med problemstillingen om farligt gods.

Grundlaget for regeringens politik for transport- og miljøområdet er trafikredegørelsen »Trafik 2005« fra 1993. Her formuleres overordnede strategier for den politik, som regeringen har ført på området. Trafikken skal foregå under størst muligt hensyn til miljø og sikkerhed.

Den linje, der blev lagt i »Trafik 2005«, kan genfindes i det nuværende regeringsgrundlag. I regeringsgrundlaget er det understreget, at luftforureningen fra trafikken skal begrænses. Som et middel hertil nævnes en styrkelse af den miljøvenlige, kollektive trafik i og omkring byområder, bl.a. ved at fremme den daglige brug af kollektiv transport frem for individuel transport med bil. Regeringens opmærksomhed over for

CO<sub>2</sub>-udslippet fra trafikken er en væsentlig baggrund for disse målsætninger.

I forlængelse heraf anføres i regeringsgrundlaget, at der på energiområdet skal lægges vægt på at effektivisere forsyningen på et bæredygtigt grundlag. Dette princip gælder naturligvis også energiforbruget i transportsektoren.

Der er med udgangspunkt i bl.a. regeringsgrundlaget igangsat planlægnings- og udredningsinitiativer på en lang række centrale trafikpolitiske områder. Regeringen bebudede i regeringsgrundlaget, at der ville blive udarbejdet en omfattende udredning om den kollektive trafiks muligheder. Udredningen vil analysere stærke og svage sider af den kollektive trafik. Som led heri blev der i fredags holdt en konference i Odense om den kollektive trafiks muligheder, og jeg vil her i foråret give en redegørelse til Folketinget om den kollektive trafik.

Efter aftale med Amtsrådsforeningen er der nedsat et udvalg, der undersøger mulighederne for en yderligere harmonisering og forenkling af rabatstrukturer i den kollektive trafik. Der er også efter aftale med Amtsrådsforeningen nedsat et udvalg, som undersøger, om det er muligt og hensigtsmæssigt at decentralisere ansvaret for den regionale banetrafik. Resultaterne af begge udvalgsarbejder vil få betydning for den fremtidige politik for den kollektive trafik og vil være en del af den omfattende udredning om kollektiv trafik.

Der skal også skabes nye langsigtede rammer for jernbaneområdet. Om kort tid skal vi træffe beslutning om linjeføring for at skabe større kapacitet på banestrækningen København-Ringsted. Hertil kommer, at Trafikministeriet i disse dage lægger sidste hånd på en analyse af den kollektive trafikbetjening af de tyndbefolkede yderkantområder. Undersøgelsen vil pege på konkrete forslag til forbedringer, f.eks. indførelse af mere fleksible betjeningsformer, og vi har jo også i en aftale mellem Enhedslisten, SF og regeringen reserveret 90 mio. kr., som skal følge op på bl.a. konklusionerne af denne analyse.

Til sommer vil vi præsentere resultatet af undersøgelsesarbejdet vedrørende en havnetunnel i København, og samtidig er der nedsat flere nye udvalg om trafikplanlægning bl.a. i hovedstadsområdet og i Århus, alt sammen analyser, der har betydning for den fremtidige indsats.

Udvalget om hovedstadsområdets trafik skal udarbejde en trafik- og miljøhandlingsplan for

hele hovedstadsområdet, og det vil sige, at den vil omfatte en tredjedel af landets indbyggere.

Endelig kan jeg nævne, at udvalget om road-pricing vil afgive rapport her i foråret.

Som nævnt tidligere i dag vil CO<sub>2</sub>-debatten resultere i udarbejdelsen af et virkemiddelkatalog om begrænsning af CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportsektoren. Virkemiddelkataloget vil med udgangspunkt i den debat, der nu er begyndt vedrørende CO<sub>2</sub>-udledning fra transporten, også se CO<sub>2</sub>-udledningen i sammenhæng med de øvrige trafikpolitiske mål.

Vi skal prioritere virkemidler, der har positiv effekt på flere områder samtidig. Som eksempel kan nævnes forbedring af kollektiv trafik, der har positiv virkning på såvel miljø som på den service, som borgerne får stillet til rådighed.

Forbedring af bilernes energieffektivitet betyder, at bilerne bliver mindre miljøbelastende. På det område er Danmark afhængig af den internationale udvikling, og som nævnt tidligere i dag, så giver aftalen mellem bilindustrien og EU om bilernes energieffektivitet udsigt til en positiv udvikling i de kommende år. Vi skal så sikre, at den bedre energieffektivitet også kommer miljøet til gode.

Arbejdet for at skabe en bedre balance i byernes trafik, som gør byerne til et bedre sted at bo, samtidig med at vores transportforbrug mindskes og miljøet bliver bedre, er et andet eksempel på et vigtigt indsatsområde.

Debatten om CO<sub>2</sub>-udslippet fra transportsektoren skal have lov til at løbe i en periode, hvorefter der skal udarbejdes et virkemiddelkatalog om, hvordan CO<sub>2</sub>-udslippet kan begrænses. Jeg mener ikke, at vi skal kortslutte processen ved at igangsætte udarbejdelsen af en ny trafik- og miljøhandlingsplan lige nu. Debatten skal have tid, og vi skal analysere de forskellige udviklingsmuligheder og de forskellige virkemidlers styrke, og dertil kommer så de mange øvrige analyser, som jeg har nævnt her, som vi gør færdige i løbet af 1999.

Forespørgslen fra SF drejer sig også om, hvorvidt farligt gods vil kunne indgå i en eventuel trafik- og miljøhandlingsplan. Til det vil jeg sige, at miljøkonsekvenser ved trafikuheld, f.eks. på veje og baner, som involverer tog eller lastbiler lastet med farligt gods, naturligvis er et emne, som udgør en del af de miljø- og sikkerhedsmæssige aspekter, der er ved trafikken. Derfor er vurderingen af miljømæssige risici ved transport af farligt gods en klar integreret del af trafikpolitikken.

Reglerne for transport af farligt gods er bl.a. fastsat i internationale aftaler og er herunder indarbejdet i EU-retten gennem vedtagelse af direktiver for de enkelte transportformer, og hermed får reglerne også bindende virkning for de enkelte medlemslande.

Danmark har herudover enkelte nationale regler, som supplerer de internationale regler, bl.a. en national bestemmelse, der begrænser mængden af eksplosive stoffer for godsvogne, der føres gennem Storebæltstunnelen.

Færdselsstyrelsen, Beredskabsstyrelsen og Jernbanetilsynet arbejder i øjeblikket med implementeringen af et EU-direktiv, der pålægger virksomheder, som arbejder med transport af farligt gods, at udpege en eller flere sikkerhedsrådgivere. Sikkerhedsrådgiverens opgave er så vidt muligt at reducere risici for personer, ejendom og miljø i forbindelse med transport af farligt gods og supplerer således de regler, som allerede er gældende. Direktivet skal være implementeret den 1. januar år 2000, og hjemmelen hertil er på vejområdet indeholdt i lovforslag nr. L 108, som er under behandling i Folketinget.

Jeg kan desuden oplyse, at Beredskabsstyrelsen i marts 1996 udstedte en vejledning rettet mod de lokale brandvæsener om indsatsen i forbindelse med farlige stoffer på landjorden, og det er så den, der danner basis for den konkrete indsats ved ulykker, som involverer farligt gods.

Som det fremgår, har regeringen allerede taget en lang række initiativer for at fremme en positiv udvikling inden for trafik- og miljøområdet. Jeg ser frem til den proces, vi skal igennem her i foråret og henover sommeren, og jeg ser frem til resultaterne af de mange analyser af de udvalgsarbejder, som vi har i gang, og som afsluttes her i løbet af 1999. Jeg finder derfor ikke, at tiden er inde til at beslutte os for i dag, om og i givet fald hvornår vi skal udarbejde en ny trafik- og miljøhandlingsplan.

## Forhandling

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Debat kan føre til nye handlinger. Debat kan skabe optimisme. Debat kan skabe fællesskab. Javel, men debat kan også skabe dyb, dyb frustration.

For at undgå, at den debat, som ministeren lægger op til på HT-området, roadpricing, tyndtbefolkede områder, jernbaneanrådet, og i foråret skal man vurdere stærke og svage områder inden for de forskellige virkemidler, ikke skal føre til en dyb frustration, så synes jeg alligevel, at det er vigtigt at høre, hvad det er for en proces, ministeren vil sætte i gang.

Hvornår kobles den politiske proces hertil? Er det sådan, at vi i næste folketingssamling kan stå ligesom med et nyt beslutningsgrundlag, som vi kan tage mere præcis stilling til? Hvordan smalles debatten mere og mere ind, så vi får mere og mere lyst til at deltage i den? Forudsætningen for at få lyst og mere lyst er jo også, at man ved, at der sker noget på et eller andet tidspunkt.

Hvornår letter vi? For jeg går da ud fra, at Socialdemokratiet ikke er ændret til et konferenceparti.

**Anden næstformand (Henning Grove):**  
Ordføreren for forespørgerne, fru Margrete Auken.

**Margrete Auken (SF):**

Ja, jeg vil jo så takke for svaret, nøjsomheden er i hvert fald noget af det, der vokser med dagen.

Jeg vil spørge ministeren, om det bare er en tilfældighed, at der i debatoplægget, det dér virkemiddelkatalog, står *kan* – det er til en handlingsplan – jeg håber, ministeren mener, at det *skal* blive til en handlingsplan. Jeg vil egentlig godt have svar på, at der skal stå, at den selvfølgelig kommer, selv om ministeren så ikke mener, at tiden er inde af grunde, som jeg ikke helt kan se, men altså o.k.

Der skal ikke herske tvivl om, at vi er da meget glade for, at vi får en folkelig debat, hvis den virkelig bliver bred. Det er ikke det, der er noget i vejen med. Det er grundlaget for debatten, det er lidt skævt med.

Regeringen skriver selv i debatoplægget, at effekten af virkemidlerne bl.a. vil være afhængig af, hvorvidt de gennemføres som enkeltstående initiativer eller som elementer i en samlet strategi. Det er med andre ord kombinationen af virkemidler og deres indflydelse på den samlede transportadfærd, der er afgørende.

Men hvor blev den sammentænkning af de forskellige virkemidler af? Folket må selv prøve at gætte sig til, hvordan byggeklodserne meningsfyldt og kreativt kan sættes sammen, og det er altså ikke et rimeligt grundlag for debat-

ten. Dertil er det nødvendigt, at regeringen selv spiller ud med en eller flere sammenhængende og gennemtænkte forslag til en ny trafik- og miljøhandlingsplan. Hvis debatten så måtte vise, at f.eks. et af virkemidlerne ikke skal bruges så kraftigt, må det få den konsekvens, at andre virkemidler må strammes op, så miljømålet fastholdes.

SF vil altså derfor med denne forespørgsel opfordre regeringen til at komme med et mere brugbart, sammenhængende og kreativt oplæg – lad os så bare kalde det oplæg i stedet for handlingsplan – så vi får et oplæg, hvor man kan se, hvordan de her ting skal virke sammen.

Vi vil desuden foreslå regeringen, at udformningen af en ny trafik- og miljøplan bliver tydeligere i sine temaer. Problemstillingerne i f.eks. tætbyen, i forstæderne og i yderområderne er væsensforskellige, og bruges helt de samme virkemidler, kommer disse forskelle til at bremse eller ligefrem modvirke arbejdet.

I tætbyen er det f.eks. oplagt at satse på en yderligere begrænsning af biltrafikken kombineret med en kraftig satsning og udbygning af højklasset kollektiv trafik og gode cykel- og fodgængerforhold, en bompengering, som SF mange gange har foreslået, kan bruges, og der er også antydninger af det i regeringsgrundlaget, selv om det ser ud, som om det med roadpricing sådan fortoner sig langt ud i fremtiden. Så det har jo lange perspektiver endnu, men lad det så i min nøjsomhed være noget, som jeg så vil glæde mig over.

Derudover kan man altså komme med parkeringsrestriktioner. Det er en af de andre metoder, hvor man kan sige, at dér får vi i hvert fald ikke hyl fra de tyndtbefolkede områder, hvis vi foreslår det. Ja, det ved man ikke, men altså, jeg kunne gætte på, at det var noget, vi kunne holde som et byvirkemiddel. Men også det forudsætter såmænd nogle visioner, at man går det ordentligt igennem, at vi får en planlægning, som ikke kun omfatter den kollektive trafik, men hele byrummet og ikke mindst vejarealerne. Fremkommeligheden for den kollektive trafik skal kraftigt øges, samtidig med at det gøres vanskeligt at medbringe bilen i tætbyen.

Så vil jeg godt sige til ministeren: Når ministeren siger, at hovedstadsområdet skal komme med et oplæg, så har et af problemerne jo været, at jeg ikke engang er sikker på, at de vil komme med det. Vi har ikke endnu fået en hovedstadsplan, hvor der er nogle demokratisk

valgte organer, der kan gå ind og sige, at her lægger vi en sammenhængende plan. Men hvis ministeren kan gå op og sige, at nu har vi altså styr på det der, og den plan kommer, og hvis jeg nogenlunde kan få at vide, hvornår den kommer, ville jeg være glad for det.

I de tyndtbefolkede områder vil privatbilen givetvis også – hør nu efter, og det er til hr. Heiselberg – fremover være det vigtigste transportmiddel. Nu er det sagt. Selv om den – og nu kommer selvfølgelig det, der er alarmerende – ansvarlighed og opfindsomhed med den kollektive trafik i landområderne, som vi i fredags blev præsenteret for fra flere politikere, var mere opmuntrende end den debat, vi har haft i dag, har været.

En af dem, der deltog i fredags, var inde på, at man i stedet for at tale om kollektiv transport skulle tale om fælles transport. Og det er klart, at hvis man virkelig indtænker samkørsel og andre private og halvoffentlige ideer med den offentlige transport, vil man nå meget mere end nu. Også i de tyndtbefolkede områder er der store grupper – altså én gang til til hr. Heiselberg – der ikke har adgang til bil. Deres vilkår er alt for bøvlede med det nuværende transportmønster, der forstærkes af den billige benzin og af transportfradragene.

Resultatet er blevet en heftig centralisering af handel, service og uddannelse, kultur og industri. Folk pålægges større og større transportafstande. De med bil finder sig underligt nok i det, medens de billøse er på spanden. Virkemidlet med de stigende benzinpriser er altså ikke entydigt besværliggørende for folk ude i de tyndtbefolkede områder, ikke entydigt. Derudover vil vi godt gøre opmærksom på, at der skal altså også andre ting til.

Lad mig så, fordi nu er tiden ved at være gået, henvise til alle de mange ideer, der er til, hvordan man kombinerer den individuelle trafik med den kollektive, så vi både har parkeringsmuligheder og skiftemuligheder. Og det skal gøres forskelligt i byen og på landet, og det er et af de helt vigtige initiativer, der også skal med i det her.

#### **Poul Andersen (S):**

SF's forespørgselsdebat her i dag ligger jo meget i flugt med den, vi lige har haft. Der er jo sammenfald i tingene.

Jeg lyttede jo meget til, hvad fru Margrete Auken sagde om de ting her, og jeg synes også, at det er væsentligt at prøve at trække nogle

elementer ud til forskel fra den tidligere debat; netop prøve at se på, hvordan det her kan håndteres, men også gøre sig klart, at der altså er en forskellighed i Danmark. Det var det, jeg lyttede mig til, og det, som jeg synes er utrolig positivt.

Der er altså en forskel på, hvordan vi skal håndtere det her i forhold til hovedstaden, i forhold til de større byer og landområderne, som vi også har gjort opmærksom på i vores oplæg »Trafikvisioner« og givet nogle bud på.

Når vi ser på hovedstaden, er det jo fuldstændig rigtigt, hvad fru Margrete Auken siger her og ministeren også har sagt: at det handler om at få en god kollektiv trafik som et alternativ.

Vi har jo taget nogle tiltag også her i sidste omgang med pinsepakken, hvor vi er gået sammen om det med ringbanen. Nye S-tog er jo noget, vi har fået sat i gang med andre partier, minimetroen er på vej, og vi har også været med til at løfte den kollektive del, taktsamarbejdet ligger her. Der er flere elementer og også det med at få lavet nogle bedre parkeringspladser, altså bedre samkørsel.

Det er også et spørgsmål om, når vi ser på de større byer, at fortsætte den udvikling, herunder netop også, som der bliver sagt her, bedre integrering, bedre samspil mellem de kollektive trafiksystemer og personbilen, så vi får de parkeringspladser, hvor der kan ske omstigning. Det er en proces, der er i gang. Odense er jo et eksempel på det her, hvor vi har et samspil mellem det hele. Men det handler også om at få lavet de her parkeringspladser på de større veje, så der kan ske en større samkørsel til arbejdspladsen.

Med hensyn til landområderne er det rigtigt, at der her ikke er de samme muligheder som i større bysamfund, men der skal være et alternativ på en ordentlig og en bæredygtig måde. Her er det jo i høj grad, at bilen spiller en væsentlig rolle, men det er vigtigt, også som vi ser det, at der er et alternativt tilbud i de kollektive trafiksystemer.

Det handler stadig væk i høj grad om holdninger og oplysninger for at få de her ting kørt igennem, også i tæt og godt samarbejde med kommuner og amter. Der er lagt op til, at den diskussion, den debat bliver landet her i år, og efterfølgende skal den politiske proces i gang.

Nej, må jeg sige til hr. Søren Kolstrup. Socialdemokratiet er ikke kun et konferenceparti, men vi lægger vægt på, at der er en debat. Vi

kan lytte til, hvad der bliver sagt, og der vil også efterfølgende blive fulgt op på det.

Forskellen på den her forespørgsel og den tidligere er vel egentlig det om farligt gods. Her har jeg lyttet meget til, hvad fru Margrete Auken har meldt her, og hvad ministeren har sagt. Det er et område, som vi også følger meget nøje, og der skal selvfølgelig laves de bedst mulige sikkerhedsforhold på det område, men der er altså også i høj grad nogle standarder – vi har selv nogle nationale tiltag på området – men vi følger selvfølgelig udviklingen.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Jeg bed mærke i, at hr. Poul Andersen sagde, at Socialdemokratiet var andet end et conferenceparti.

Jeg skal på den baggrund spørge, om hr. Poul Andersen også kan løfte sløret for, hvornår man så går i gang med den politiske proces, der skal indfri målene.

For at være sikker på, at vi når frem mod målene, skal jeg på vegne af Enhedslisten, Socialistisk Folkeparti og Kristeligt Folkeparti anbefale følgende:

### Forslag til vedtagelse

»Idet Folketinget konstaterer, at CO<sub>2</sub>-målene på transportområdet ikke kan opfyldes i 2005 med de vedtagne virkemidler, opfordres regeringen til at fremlægge en ny og sammenhængende transport- og miljøplan i begyndelsen af næste folketingssamling (1999-2000), der opfylder de vedtagne mål. En sådan plan udmøntes gennem årlige målsætninger.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 25).

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil bare spørge hr. Poul Andersen om en enkelt ting. Når man snakker om landområderne, hvor jeg henviser til konferencen i fredags, hvor borgmester Schnoor – og det var altså om de tyndtbefolkede områder – brugte en meget udmærket formulering, nemlig at gulerødder ikke er nok, hvor han sagde, at kiloprisen for

dem er for dyr. Derudover vil de altså ikke virke, hvis der ikke også er noget pisk med.

Jeg vil godt nævne et af eksemplerne, som opstod i løbet af dagens debat. Der var en af deltagerne, som fortalte om noget, han lavede på Internettet med samkørsel, og det viste sig altså, at det skulle have støtte. Man skulle tro, det kunne gå af sig selv, men det skulle på støtten for overhovedet at kunne fungere. Det siger jo noget om, at tilskyndelserne til f.eks. at bruge samkørsel, som er et af de mest effektive midler til nedbringelse af CO<sub>2</sub>-belastningen i de tyndtbefolkede områder, er så ufordelagtige – i hvert fald så lidt fordelagtige – at det ikke inspirerer til, at man kommer i gang med det.

Jeg vil godt spørge hr. Poul Andersen, om han ikke godt vil medgive, at noget pisk skal der altså til, ellers får vi ikke noget til at virke i de tyndtbefolkede områder heller.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Jeg skal bare sige til hr. Søren Kolstrup, at vi er et demokratisk parti, og vi åbner meget gerne for en meget bredere offentlig debat, så vi også får Enhedslistens tilslutning i debatten.

Med hensyn til landområderne, som fru Margrete Auken spørger til her, skal jeg lige gøre opmærksom på, at det er vi selvfølgelig opmærksomme på. Vi har kørt mange forsøg her, og det er vel også derfor, at vi ligesom har truffet den fælles beslutning om, at nu skal der iværksættes noget. Det er jo et af delelementerne i pinsepakken, som vi nu skal i gang med at have udmøntet, og her forestiller jeg mig, at det bliver noget helt konkret, som skal iværksættes.

Ja, der har været mange forsøg, og nu skal det være noget konkret, der kan bære, hvor man også får opslutning til at følge op på tingene ude i de enkelte kommuner og amter.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Det, vi har vedtaget i vores forligskreds, er, så vidt jeg er opmærksom på, inden for grønsagskategorien »gulerødder«. Det synes vi jo er fint, og det har vi jo støttet, og der skal mange gulerødder til, og vi vil gerne komme med mange gulerødder. Men det, jeg spurgte om, var, om hr. Poul Andersen og Socialdemokratiet tør vedgå det, som jeg jo godt ved at de godt ved.

Jeg kan huske, at skatteministerens departementschef sagde, at der kun var en ting, der virkede – det var nu så hårdt igen – eller tre

ting, sagde han, og det var afgifter, afgifter og afgifter. Det var så bistert sagt. Der er også mere, der virker.

Jeg vil godt spørge ordføreren, om man tør sige, at det altså ikke kun er gulerødder, der skal bruges her. Vi kommer ikke uden om også at skulle ind og begrænse.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Jeg skal bare sige til fru Margrete Auken, at der er mange måder at gøre tingene på. Det er også et af elementerne.

Nu har vi været hele den tur igennem om en masse forsøg i landområderne. Jeg mener, at fortolkningen af det beløb, der ligger nu, er, at det er direkte til iværksættelse, hvor der også skal bindes nogle flere midler derude. Anderledes får fru Margrete Auken mig ikke til at udtale mig her i dag, for jeg har sagt, at der er forskellige facetter, og de vil blive anvendt i den takt, som man kan se er nødvendig i forhold til en udvikling.

**Svend Heiselberg (V):**

Det er klart, at når alle de bristede forudsætninger og ideologier ikke holder, må der en ny plan til. Det er jo næsten som i Olsen Banden: en ny plan.

Jeg er enig med ministeren i, at der ikke er behov for en ny plan for at opfylde CO<sub>2</sub>-målsætninger og ej heller en plan for transport af farligt gods. Et sådant arbejde med en ny plan kan selvfølgelig have en underholdende og beskæftigelsesmæssig værdi, men jeg tror, at vi har planer nok.

Realiteten er jo, at det vil være umuligt at lave en borgervenlig trafik- og miljøpolitik, hvis venstrefløjen skal præge resultaterne. Det mest fantastiske er, at det stadig er muligt at bilde dele af befolkningen ind, at venstrefløjen har løsningen på miljøproblemerne. SF og Enhedslisten har kun en model: højere udgifter, som skal bruges til at holde verdens højeste indkomstskat i ro. Har man egentlig tænkt over, hvordan det kan gå til, at vi er et land, der har sværest ved at nå miljøkravene på transportområdet, når det drejer sig om CO<sub>2</sub> fra bilerne?

Vi har verdens højeste registreringsafgift og næsten de højeste benzinafgifter i Europa, og samtidig har vi svært ved at opfylde kravene. Årsagen er selvfølgelig, at afgifter ikke hjælper, der skal andet til, som jeg har nævnt tidligere i dag.

Jeg kan meddele, at Venstre ikke vil stemme for forslaget til vedtagelse. Vi har en aftale med regeringen om, at vi stemmer de vedtagelser ned, der foreslås her i dag. Det holder vi os selvfølgelig til. Vi stemmer ikke for nogen vedtagelse. Det er en aftale, som vi har indgået med regeringen.

**Kaj Ikast (KF):**

Nu hører vi jo lokketonerne igen. Fru Margrete Auken siger, at vi har løst eller er lige ved at løse problemerne med den kollektive trafik i landområderne. Det har man i hvert fald hørt en, der snakkede om. Men der er ingen af os, der nogen sinde har kunnet løse dem – det er der ikke – og vi har ofret millioner og atter millioner af kroner på undersøgelser for at løse dem. Og nu har regeringen sammen med SF og Enhedslisten brugt 90 mio. kr. mere til at undersøge det igen og få noget i gang, men vi ved alle sammen, at de ikke kan løses. Der er kun bilen tilbage.

Det vil så sige, at så skal man have en ny plan, og det betyder nye afgifter, og vi er dårligt nok kommet over pinsepakken. Pinsepakken vil, som jeg sagde tidligere, medføre en ekstra udgift for bilisterne på ca. 2 mia. kr., således at vi kommer til at ligge et sted mellem 37,5 og 38 mia. kr. i afgift på bilerne.

Til dem, som i den sidste debat sagde, at lastbilerne ikke betaler kostomkostningerne, vil jeg gerne sige, at der betales i gennemsnit ca. 180.000 kr. pr. lastbil om året, men det er selvfølgelig ikke nok for Enhedslisten og SF; de skal have mere. Det skal nemlig være således, at dansk erhvervsliv bliver ødelagt i konkurrenceevnen.

Derfor er det jo givet, at det udspil her fra fru Margrete Auken er, som det plejer at være, når Enhedslisten og SF begynder på disse årlige debatter: Man kan ikke tage det seriøst, for det er ikke den kategori, som vi hørte Enhedslisten dele det op i her i Folketinget. Vi er et antal partier, der står bag løsningsmodellerne og løser det. Så er der nogle, der råber op hele tiden om noget, som ingenting løser, nemlig højere og højere afgifter, og det kommer man ingen vegne med.

Til stor overraskelse for Enhedslisten skal jeg meddele, at Det Konservative Folkeparti ikke kan stemme for vedtagelsen. Vi ser den som en videre jagt på bilisterne, som jo går ganske godt, og som skal fortsætte i de kommende år, og andet ligger der ikke i den.

**Ole Donner (DF):**

Som det er sagt fra flere ordføreres side, er de to forespørgsler jo meget lig hinanden, og derfor har jeg også tænkt mig at gøre det kort.

Jeg noterede mig med tilfredshed, at trafikministeren ikke umiddelbart har tænkt sig at lave en superplan, hvor man vil gøre en hel masse yderligere for den kollektive trafik. Og som ministeren synes jeg også, det var en interessant konference, der blev afholdt i Odense i fredags. Den viste jo netop tydeligt, at det med bare at tvinge folk over i den kollektive trafik altså ikke er lykken.

Hvis der skal flere over i den kollektive trafik, må den kollektive trafik gøre noget mere for kunderne. Man må yde en bedre service, og man må have en større regularitet, man må altså have mange flere afgang. Og man må have flere destinationer. Det kan ikke hjælpe, at man kun kører nogle få gange i de tyndtbefolkede områder. Der må og skal være en bedre service, og jo specielt, hvis man beskatter folk fra hus og hjem, så de ikke har råd til at have bil længere.

Man får heller ikke flere folk over i den kollektive trafik, hvis man ikke får noget bedre materiel og får en kortere rejsetid.

Så der er altså virkelig nogle ting at tage fat på for den kollektive trafik, inden den bliver effektiv. Og det er også sagt fra mange eksperter side, at det med at sætte prisen ned hjælper ikke noget.

Jeg er selv bruger af den kollektive trafik, og jeg bruger den hver dag. Og jeg kan ikke tillade mig at klage over prisen, for jeg har jo frikort, som vi alle sammen har det herinde, men jeg vil godt sige, at hvis jeg skulle betale fuld pris, ville jeg ikke bruge kollektiv trafik. Jeg har det jo sådan, at når jeg står nede på trappen foran Christiansborg og har sagt farvel til hr. Jensby, som skal til Aalborg, så er han hjemme et kvarter før mig, og jeg skal trods alt kun til Frederiksværk, knap 55 km. Og det er klart, at så længe man har så dårlig en service, vil man heller ikke få ret mange kunder over i den kollektive trafik.

Og tankerne om roadpricing og bomme ved alle indkørsler osv., så man ikke kan komme ind i byen, vil jeg blankt afvise; noget i den retning er vi overhovedet ikke med på.

Så skal jeg også meddele, at Dansk Folkeparti ikke kan støtte det fremsatte forslag til vedtagelse.

**Ebbe Kalnæs (CD):**

Ja, så er vi her igen. Jeg synes, det er lidt ynkeligt, at venstrefløjen så ukoordineret er i gang med den ideologiske profileringskampagne. Den kunne man jo godt have koordineret en anelse. Men som sagt er det jo lidt af en gentagelse, og med formandens tilladelse vil jeg lige komme med et citat:

»Bilens dominerende rolle i transportbilledet hænger først og fremmest sammen med de store kvaliteter i denne transportform i forhold til andre transportmidler.

Bilen er fleksibel, komfortabel og hurtig. Den åbner mulighed for dør til dør-transport, og man bestemmer selv rute, rejsetidspunkt og rejseselskab.

Privatbilen er samtidig med til at sikre stor fleksibilitet på arbejdsmarkedet.

Mange mennesker er afhængige af bil for at kunne udføre deres erhverv, og bilen er ofte helt nødvendig for at kunne udføre aften- og nattearbejde.

I den nuværende situation kan det være nødvendigt at køre langt for at få arbejde, også fordi det kan være svært for begge voksne i en husstand at få arbejde i nærheden af hjemmet.

For børnefamilier er bilrådighed en stor fordel, bl.a. i forbindelse med at hente og bringe børn, indkøb m.v. Børnefamiliens hverdag er presset, og sparet transporttid giver mere tid til familien.

Fritidstrafikken udgør en større og større andel af den samlede trafik, og som trafiksystemet er indrettet i dag, er bilen den mest optimale løsning på det varierede transportbehov, som en familie har i forbindelse med fritidsaktiviteter.

I landdistrikterne er bilen næsten uundværlig på grund af de lange afstande til arbejde, butikker, venner, familie osv.

Alt i alt giver bilen mulighed for stor mobilitet og tidsbesparelser samt mulighed for at indrette sig efter ens egne behov. Ejerskab af bil kan derfor ofte være en nødvendig forudsætning for at få hverdagslivet til at hænge sammen.«

Det kunne godt have været et CD-manifest, men det er faktisk et lidt fyldigt uddrag fra regeringens handlingsplan fra 1996.

I den sammenhæng er det afgørende at sige, at det jo ikke er et enten eller. Som jeg har sagt tidligere i dag, foregår 75 pct. af persontransporten i bil og ca. 14 pct. i den kollektive trafik,



selvfølgelig med en koncentration omkring de befolkningsrige områder.

For CD har det aldrig været et enten eller. Det er vigtigt med en velfungerende og attraktiv kollektiv trafik med gode muligheder for parkering af både cykler og biler i nærheden af stationer osv., så man kan udnytte den bedst muligt. Det afgørende er jo, at der er et valg her.

Og som jeg også nævnte tidligere i dag, opkræver vi noget, der ligner 30-35 mia. kr. i afgifter af biler og transport, og der er ganske mange af disse penge, som vi hverken bruger til veje eller afledt virksomhed.

Hvis man ønsker en reel omlægning, hvis man ønsker, at alle de, der kan, anvender of-fentlig trafik så meget som muligt, er det selvfølgelig en fordel, at de kommer bort fra vejene, og hvis man ønsker det for alvor, så koster det altså et eller andet, altså en prioritering.

Og hvis man tror, man er i stand til at ændre det transportbillede ved at klemme folk til det på en eller anden vis, så tror man fejl. Den kollektive trafik dér, hvor den er effektiv og fornuftig, fordi der er tilstrækkeligt grundlag for den, skal være utrolig attraktiv, skal være et bedre tilbud, og det synes jeg nu nok den er nogle steder efterhånden.

Altså når jeg tager til København, er jeg ikke meget for at bruge bil, når jeg kommer på et forkert tidspunkt om morgenen, og jeg er heller ikke meget for at køre hjem i bil, når jeg kører på det forkerte tidspunkt om eftermiddagen, for der er selvfølgelig nogle kødannelser, som ikke er særlig heldige. Og hvis vi forcerer den kollektive trafik i den sammenhæng og får noget af trafikken bort fra vejene, er det en fordel.

Som jeg også nævnte tidligere, ruller 92-93 pct. af al godstransport i dette land på gummihjul, så bare vi fik flyttet nogle ganske få procent! Men vi kan faktisk kun gøre det ved en subsidiering, altså ved at kigge på havnevilkaarne og afgifterne på de allertungeste ting, som måske kan sejles. Og vi må kigge på, hvad det koster at køre på skinner, og hvad kan vi lave af samlede dør til dør-koncepter, hvori der indgår noget andet.

For det er klart, at når jeg i dag kører over Fyn – ikke fra Nyborg til Odense, men fra Odense til Lillebæltsbroen – så er der visse tidspunkter, hvor vi stadig væk danner kø og sidder fast. Man har ikke forberedt broerne, så de kan udvides til seks baner, ikke alle broerne i hvert fald. Og der er faktisk behov for det, for

det er et problem, for hvis lastbilerne ikke er ude i yderbanerne, pakker man sammen også dér.

Så alt i alt må vi sige, at CD ikke kan stemme for forslaget til vedtagelse – ikke fordi vi ikke vil nå CO<sub>2</sub>-målene, men vi vil ikke gøre det isoleret på det her område. Og jeg vil gerne sige: Det koster ikke en krone mere at køre i bil i Danmark, hvis CD skal deltage i festen.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

CD er virkelig Folketingets overbudsparti. Alle skal have det hele: Pendlertrafikken skal fungere, sådan at man aldrig kan komme til at stå op. Og jeg går ud fra, at det ikke bare er ved Storebæltsbroen, man ikke må sidde i kø; selvfølgelig må man heller ikke det i den kollektive trafik. Alle skal have alting!

Jeg synes selvfølgelig, det er sympatisk, at CD har den holdning, men jeg ville synes, det var praktisk, hvis der var lidt økonomisk medtænkning i det også.

Og så må hr. Kalnæs altså undskylde, men der er nogle af os, der ikke er for fine til at tale de billøses sag. Og jeg går ikke ud fra, at CD går ind for, at børn skal have kørekort, og børnene har man faktisk begrænset enormt med den trafikpolitik, som bl.a. CD har været med til at vedtage, for de har fået pålagt store transporter, meget omfattende transporter, uden at kunne transportere sig selv. Derudover er der en hel masse familier, der ikke har adgang til en bil.

Så når vi siger: Vi skal have frit transportvalg, så er det »vi« altså os, der er ved magten og muffen aldersmæssigt, økonomisk osv., og så er der altså en gruppe, en tredjedel af landets familier, der overhovedet ikke har adgang til bil, og børn og gamle har det slet ikke.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Jeg forstod på hr. Ebbe Kalnæs, at han var indstillet på, at vi måske skulle føre en lidt anden godspolitik her i Danmark, f.eks. sørge for, at der kom noget mere gods over på vand, evt. også over på skinner – DSB Gods har jo ledig kapacitet – og jeg synes, hr. Ebbe Kalnæs skal have mulighed for at udfolde sig lidt nærmere om det punkt og fortælle, hvad det er, han har i ærmet, så vi kan få foretaget en ændring dér. Det synes jeg er interessant, hvis CD vil signalere en ny politik på området.

(Kort bemærkning).

**Ebbe Kalnæs (CD):**

Til fru Margrete Auken:

Jamen vi ved da godt, at en tredjedel af befolkningen ikke har bil. Det er også derfor, vi understreger, at det er væsentligt at have en kollektiv trafik. Det er væsentligt at have en kollektiv trafik, så en lang række af de pendlere, der i dag faktisk pendler på en strækning, hvor der er mulighed for en effektiv kollektiv trafik, får et bedre og bedre tilbud. Vi har aldrig sagt enten eller. Men jeg understreger også, at når der opkræves 35 mia. kr. eller i hvert fald et sted mellem 30 og 35 mia. kr. over bilen og der kun bruges 17 mia. kr., eller hvor meget der nu bruges, på alle afledte udgifter ved dét, så er der altså noget at give af. Man har jo i mange år forfejlet dét at lade de her ting hænge sammen.

Generelt har vi jo det problem her i landet, at befolkningen snart ikke tror på noget længere, fordi de gang på gang hører en masse argumenter om grønne afgifter og adfærd, og jeg ved ikke hvad, og efter en vis tid opdager, at det bliver et generelt skatteobjekt for alt muligt andet. Der er ikke sammenhæng i tingene.

Så vil jeg gerne sige om det med godset: Jamen der er ikke nogen ny politik i dét. Jeg forestiller mig ikke, at vi meget massivt kan flytte en masse gods væk fra landevejen, men jeg forestiller mig, at vi kan tage noget af det værste og det tungeste og det farligste og få lagt det over på andre ting, men det kræver en subsidiering, og det kræver altså, at vi, som vi gør det på andre områder miljømæssigt, er parate til at bruge en hel del penge. F.eks. er der havneafgifter på 13 kr. pr. ton i begge ender, når man læsser af og på osv.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Igen vil jeg sige til hr. Ebbe Kalnæs: Der skal altså også engang imellem prioriteres, desværre. Og så vil jeg lige sige, at det er alt, alt, alt for lavt sat, hvad bilismen koster. Arterne har f.eks. lige lavet en beregning af, hvad ulykker koster, og det er et helt, helt andet tal, vi har med at gøre, og derudover koster det altså sorger og elendighed og fortvivlelse.

Hvad det koster, at man tager udfoldelsesmuligheder fra andre, at vi har frataget børn og gamle deres automobilitet, kan vi nok ikke gøre op i penge, men det er ganske alvorligt alligevel. Modsætningen til børn i daginstitutioner er jo ikke hjemmegående husmødre, men fritgåen-

de børn. Altså det overgreb, man dér har foretaget på børnene, fordi der er for farligt i trafikken, kan vi ikke gøre op i penge, men det hører alligevel med i nogle store omkostninger, som der også er ved det her.

Så den dér meget begrænsede opgørelse går altså ikke. Jeg tror nok, man stadig væk skal sige, at det er en dyr affære for os. Og der er ikke penge tilovers fra bilismens afgifter, som vi kan bruge på dét. Vi er nødt til at gøre det på en anden måde.

(Kort bemærkning).

**Ebbe Kalnæs (CD):**

Vi fratager børnene deres udfoldelsesmuligheder, siger fru Margrete Auken. Men de børnefamilier, som skal have noget ud af hverdagen, de mennesker, der bruger daginstitutionerne, og som kommer i deres lille bil og henter deres børn og kører ud og handler osv., er med de afstande, de skal ud på, altså noget ilde stedt, mange af dem, hvis de skal bruge kollektiv trafik. De kan dårligt få hverdagen til at hænge sammen. Det er også den slags mennesker, vi taler om.

Men altså igen: Det bliver ikke en krone dyrere at køre bil i Danmark, målet er nået, hvis CD skal bidrage i denne her sammenhæng. Vi er åbne for alle mulige andre forslag, men dér er grænsen nået.

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Fru Vibeke Peschardt som ordfører.

**Vibeke Peschardt (RV):**

Det må være slemt at skulle leve med så relativt firkantede holdninger, som hr. Ebbe Kalnæs her giver udtryk for. Og jeg kunne godt have lyst til at spørge endnu engang, for jeg fik jo ikke svar på mit spørgsmål i den tidligere forespørgselsdebat. CD var jo medforslagsstiller til »Mål og midler« i 1996 om CO<sub>2</sub>-udslippet. Men jeg har måske næsten fået svaret: Det mener CD ikke alvorligt, for man gør det altså ikke bare ved at dele gaver ud.

Men SF stiller jo i sin forespørgsel et meget præcist spørgsmål. Man spørger nemlig, om regeringen vil være med til at udarbejde en ny handlingsplan, som kan opfylde målsætningen. Og dér har jeg jo sådan set svaret på Det Radikale Venstres vegne – og jeg har også hørt trafikministeren sige noget i den retning – at først tager vi en debat, og det er der kommet et debatoplæg til, og bagefter holder vi en konferen-

ce, og det flytter selvfølgelig ingenting, men ud af den kommer der så en række virkemidler, og når de er der, kan man forholde sig til, hvad der skal stå i den handlingsplan, og det kommer jeg tilbage til sidst i mit indlæg her.

For der har jo været talt meget om det her CO<sub>2</sub>-udslip fra trafikken i rigtig mange år, og skal man sige det rigtig positivt, og det vil jeg gerne, er der jo sket mere i de sidste 6 år, end der skete i de foregående 10, altså op igennem 1980'erne. Der gik det nemlig også den gale vej.

Det, der skal til, det er noget grundlæggende, det er en anderledes tænkning, det er holdningsændringer, før danske borgere bliver opmærksomme på, at deres adfærd påvirker det globale miljø. På et eller andet plan ved borgerne det jo godt, men det er selvfølgelig svært at forholde sig til noget så fjernt som smeltede isbjerge og gletschere, når man bor på landet og skal aflevere børnene i en daginstitution, når man skal på arbejde, eller køre til bageren søndag morgen, til idrætshallen eller til banko. Og hvis man vil leve det liv dér, forstår vi i Det Radikale Venstre godt, at man bliver nødt til at have noget at køre i, og vi forstår også godt, at det er svært at forbinde det meget fjerne mål med den daglige adfærd, man har.

Det vil sige, at der skal meget store holdningsændringer til, før den folkelige forståelse for det at køre i bil bliver ændret, altså før folk ændrer adfærd. For bilen er jo, som hr. Ebbe Kalnæs' udmærkede partifælle hr. Arne Melchior har sagt det, en udvidet dagligstue, og den bliver nærmest betragtet som et redskab, der understreger den personlige frihed.

Det, man glemmer, er, at bilernes fremfærd giver en masse ufrihed og ulykker for andre: færdselsuheld, skadelige miljøpåvirkninger, barriereeffekter for andre mennesker osv. osv. I dag tør ingen længere lade deres mindreårige børn gå til skolen – fru Margrethe Auken sagde det udmærket – for det er de fleste steder for farligt netop på grund af bilerne.

Det vil sige, at det, der er en frihed for mange, er en ufrihed for alle de andre. Vi har jo lige hørt, hvor mange biler der er her i landet, ellers kan man læse det i debatoplægget: 1,8 millioner. Så der er masser af mennesker i dette samfund, der ikke har en bil og heller aldrig får det, og de skal vel også have lov til at være her.

Når det så er sagt, vil jeg godt sige lidt om de midler, vi kunne tænke os at foreslå taget i brug her:

Vi var jo i fredags til en udmærket konference om den kollektive trafiks muligheder, og det var klart, at der forestår en temmelig kraftig omdefinering og omkalfatring.

Skal jeg nævne det kort, vil jeg mene, at gode tog til alle, som kan gøres for rimelige penge, er det første skridt på vejen, og en ordentlig aftale for privatbanerne, så amterne ikke kommer til at overtage fallitboer. Det ville i hvert fald være nogle af de ting, som vi kunne tænke os at foreslå.

Og jeg er godt klar over, at vi ikke kommer uden om også at diskutere veje, og vi er i Det Radikale Venstre heller ikke modstandere af, at man laver eller udvider veje. Det skal selvfølgelig bare være på en passende, fornuftig måde.

Der er masser af virkemidler, der ikke handler om transportfradrag og øgede benzinafgifter. F.eks. var jeg på en konference i sidste uge, hvor man nævnte sådan noget som EU. Alt det her er jo meget EU-afhængigt, og i EU omgås man i øjeblikket med planer om at lave vignetter til lastbilerne, sådan at lastbilerne, som jo er ved at kvæle det europæiske landevejsnet, kan komme til at betale en afgift for at køre på vejene, som de enkelte lande kan opkræve.

Det er bare nogle af de midler, som ligger foran os, og som vi skal se på.

Til allersidst vil jeg sige, at hvis vi får nogen indflydelse på det, kunne jeg godt tænke mig at foreslå, at det middelkatalog, der bliver lavet til sin tid, bliver indrettet sådan, at man først tager de midler, som vi ikke kan gøre noget ved her i Danmark, men skal forhandle internationalt, og bagefter kigger på alle dem, som vi nationalt kan gøre noget ved.

(Kort bemærkning).

**Ebbe Kalnæs (CD):**

Jeg vil gerne sige til fru Vibeke Peschardt, at når vi ikke kan bidrage ved at stemme for det forslag til vedtagelse, der foreligger, hænger det selvfølgelig sammen med den holdning, at nu er målet nået: Det bliver ikke dyrere at køre i bil i Danmark med vores hjælp.

Vi afviser ikke dermed andre muligheder og andre instrumenter, men fru Vibeke Peschardt skal samtidig huske på, at når vi undlader at stemme i den her situation, er det, fordi vi synes, det er at sætte mål af en eller anden slags, som man ikke finder instrumenter der virker til, og det vil vi ikke deltage i.

Samtidig hører vi jo i debatten om road-pricing og en lang række andre ting, og vi vil

ikke tages til indtægt for de instrumenter, man har talt om i dag. Vi vil se, hvad det er for nogle instrumenter, for vi vedtager ikke, at det skal være godt vejr om søndagen, hvis ikke vi har en eller anden mekanisme til at sikre det.

(Kort bemærkning).

**Erik Jacobsen (V):**

Nu hørte jeg fra Den Radikale ordfører, hvornår lastbiler kommer til at betale en fornuftig afgift for kørsel på landevejene i Europa. Sådan om trent tror jeg nok det lød. Så vil jeg gerne spørge ordføreren, hvor meget en lastbil betaler i afgifter om året inklusive olieafgift, inklusive vægtafgift og inklusive forsikringsafgift.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Der er til CD's ordfører: Jeg forstod, at CD's ordfører gav udtryk for, at man ville *undlade* at stemme. Det vil sige, at man har indtaget en radikal holdning, og det vil sige, at bilejerne alligevel ikke kan helt regne med CD. Det overrasker mig en hel del, men det ved bilejerne nok, efter at det her forslag til vedtagelse har passeret Folketinget.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Ja, jeg er jo meget spændt på at høre De Radikale. Er det virkelig radikal politik at sætte prisen så langt op, at man gavner grænsehandelen så meget, som man gør i øjeblikket? Jeg kan ikke forstå, at økonomiministeren kan sige det, hun siger rundtomkring om valutahandel, og alligevel være med til at bruge 2½-3 mia. kr. på grund af, at man hæver benzinafgifterne med 50 øre. Er det også det, vi skal forvente i fremtiden af pisk, som fru Margrethe Auken taler om? Det er jo således, at når De Radikale går sammen med Enhedslisten og SF, er det pisk til bilisterne, det drejer sig om. Er det også det, De Radikale vil?

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Først til hr. Kaj Ikast:

På Det Radikale Venstres vegne har jeg ikke sagt ét eneste ord om at hæve benzinafgifterne. Og jeg vil gøre opmærksom på, at det faktisk var en radikal økonomiminister, hr. Niels Helveg Petersen, der i 1990 eller 1989, eller hvornår det var, fik harmoniseret grænsehandelen, sådan at benzinpriserne blev sat ned,

men det har jeg ikke nævnt et ord om i dag. Jeg har holdt mit indlæg i meget generelle vendinger og ikke nævnt hvilke virkemidler. Jo et eller to måske. Jeg har sagt noget om den kollektive trafik: at Det Radikale Venstre gerne vil have gode tog til alle. Det kan man nemlig låne sig ud af, og det kan jeg jo forstå at jeg er enig med næsten alle ordførere om. Så jeg har ikke været inde på det dér.

Og til hr. Erik Larsen:

Det, jeg også sagde i mit indlæg, var, at jeg godt kunne tænke mig, at det blev sådan, når man fik virkemiddelkataloget, at det var delt op i de ting, som vi kunne opnå på internationalt plan, og det vil altså sige i EU, og det, vi kunne gøre her i Danmark. Vi er jo en lille, åben økonomi, som man plejer at sige, og vi bliver nødt til at forholde os til, hvordan det omgivende samfund indretter sig, og det er altså også syd for grænsen og andre steder.

Med hensyn til afgifterne – hr. Erik Larsen spurgte, om jeg ikke vidste, hvor meget lastbilerne betaler i dag: Nej, det ved jeg ikke præcist; jeg ved kun, at de betaler en hel del afgifter. Men jeg ved til gengæld, at det, lastbiler koster i afgifter og sådan noget, ikke afspejler alle de omkostninger, som lastbilerne påfører det omgivende samfund. Og det, jeg mente, var altså, at vi måske kunne tage de her EU-vignetter med i middelkataloget.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jamen det er ikke så meget, hvad De Radikale siger, det er mere, hvad de gør engang imellem, og man har jo været sammen med Enhedslisten og SF og Socialdemokratiet om at forhøje prisen på benzin med 50 øre, så prisforskellen mellem Danmark og Tyskland er på over en krone. Og det koster den danske valutakasse ca. 2½-3 mia. kr., fordi danskerne køber benzin i Tyskland, og så køber de også andre varer, så køber de vin og bolsjer og alle mulige andre ganske overflødige ting.

Det er bare, fordi man skal straffe bilisterne. Er det det, De Radikale Venstre vil være med til igen?

(Kort bemærkning).

**Erik Larsen (V):**

Jeg synes nok, det må være rimeligt at kræve af den radikale ordfører, når hun heroppe fra tallerstolen taler om afgifter, at hun så er bekendt med, hvor meget afgifterne virkelig er for et

dansk lastvognstog i Europa. Men jeg skal gerne være behjælpelig med at oplyse det: Afgifterne ligger på mellem 200.000 og 250.000 kr. om året. Og når det er cirka, er det, fordi det kommer an på, hvor meget lastbilen kører, og dermed, hvor meget energi den bruger.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Først til hr. Erik Larsen:

Jeg må jo sige: Jeg kendte ikke det dér enorme tal, han nævnte. Men det, jeg er ret sikker på, er, at det ikke afspejler de totale omkostninger, herunder CO<sub>2</sub>-omkostningerne og de andre miljøpåvirkninger, som lastbiler påfører vejnettet og alt muligt andet.

Og til hr. Kaj Ikast og de øvrige borgerlige partiers ordførere vil jeg sige:

Det var jo sådan i foråret, at da regeringen skulle foretage en stramning af økonomien, var der altså ikke nogen af de borgerlige partier, der stod i kø for at hjælpe den med at holde dansk økonomi på sporet. Og så fik vi lavet en aldeles udmærket aftale med SF og Enhedslisten, og det var dér, de 50 øre kom på, og det er klart, at vi er bundet af det forlig. Men det er jo ikke det samme som at sige, at benzinpriserne skal stige herefterdags.

Men jeg synes, hr. Kaj Ikast skal skrive sig bag øret, at det måske godt kan blive nødvendigt med et andet økonomisk indgreb – jeg ved ikke hvornår, måske i løbet af et halvt eller et helt år – og så taler vi da meget gerne med alle partier, herunder også Det Konservative Folkeparti.

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Hr. Søren Kolstrup som ordfører.

**Søren Kolstrup (EL):**

CO<sub>2</sub>-målsætningen står naturligt i centrum for denne debat, men det bør også nævnes som en fodnote, at der er en social debat. Den reelle pris på benzin er siden begyndelsen af 1980'erne og frem til i dag faldet med en tredjedel. Det vil altså sige, at der er nogle, der har scoret kassen. Og den del af befolkningen, som ikke har scoret kassen, er dem, der har været henvist til den kollektive trafik.

Der er altså et fordelingspørgsmål, som især er skærpet i de store byer, ikke mindst i København, hvor størstedelen af befolkningen ikke har en bil, og det er simpelt hen et socialt problem, som man kunne tage fat på.

Når det er sagt, så handler denne debat bl.a. om farligt gods, og Enhedslisten har fra første færd været modstander af, at farligt gods skulle transporteres gennem Storebæltstunnelen. Det gælder eksplosivstoffer, og det gælder tankvogne med luftarter under tryk.

Beredskabsstyrelsen har forfægtet, at de såkaldte klasse I og klasse II godstyper, eksplosiver og luftarter under tryk, overhovedet ikke bør komme ind i tunnelen. Og hvis de endelig skal igennem tunnelen, må der hverken køre passagertog eller godstog i nogen af tunnelrørene, når de superfarlige godstog passerer.

Synspunktet er blevet afvist. Vi har oplevet, at DSB, Trafikministeriet, A/S Storebæltsforbindelsen og den politiske følgegruppe har villet sikre broøkonomien som det vigtigste. Det ville simpelt hen være for dyrt at udtage de få godsvogne med farligt gods.

Jeg synes, det er bemærkelsesværdigt, at Beredskabsstyrelsen skriver i den afsluttende rapport om farligt gods, »at der ikke påtænkes indført yderligere restriktioner, idet andre hensyn end de beredskabsmæssige har vejet tungere.«

Idet andre hensyn end de beredskabsmæssige har vejet tungere! Udtalelsen taler for sig selv. Her står broøkonomi over for sikkerhed, og man vælger det første.

Vi oplever også på dette felt en gentagelse af historien om priser og rabatter, idet vi har oplevet, at man hele tiden har frafaldet de oprindelige tanker og har tænkt i merrabat og merabat med henblik på at få en mertrafik og et merprovenu. En forsvarlig indsats er ifølge Beredskabsstyrelsen ikke mulig.

Og hele problemstillingen skærpes yderligere, når vi ved, at det rådgivende ingeniørfirma Demex i 1994, som det fremgår af Ulrik Dahlins udsendte rapport, har udtrykt stor betænkelighed ved de eksisterende risikovurderinger, efter at man er blevet klar over, at tunnelrørene på nogle strækninger ikke er omgivet af en tæt, fast masse, men derimod blødt mudder.

Jeg synes, det er vigtigt hele tiden at overveje alternativer og, indtil man har fundet disse, i hvert fald at sikre, at der sker en reduktion af det farlige gods, som rent faktisk transporteres igennem tunnelen.

(Kort bemærkning).

**Ebbe Kalnæs (CD):**

Det, der kalder mig herop, er den utrolig arrogante facon, hr. Søren Kolstrup udtrykker sig

på, når han siger: de, der har scoret kassen. Ganske almindelige mennesker, der oven i købet hører til i den lave ende af lønskalaen, er ofte tvunget til at have en bil. De starter med at tjene pengene og betale skat af dem for at købe en bil til f.eks. 60.000 kr., som de skal give et par hundrede tusinde for. Der er tale om en voldsom binding i deres økonomi, hvis det nu er indrettet sådan rent arbejdsmæssigt, at de må tage langt til arbejde, hvor der ikke er muligheder for andet. Hvis den gruppe er nogle af dem, der har scoret kassen – og dem er der ganske mange af – så synes jeg, det er en arrogant måde at udlægge det på at have scoret kassen, fordi man kører i bil og ikke kører i bil. Der er også nogle, der vælger ikke at køre i bil, fordi de ikke har så meget behov for det.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil godt spørge hr. Søren Kolstrup, om han er opmærksom på i forlængelse af det med det farlige gods, at det jo ikke er EU, der afgør, at vi skal køre med de meget store mængder, altså 5 t, igennem tunnelen. Det er så slemt, havde jeg nær sagt, at det jo er den danske broøkonomi, der har sat det her mål, og jeg tror, at det er noget af det, som vi så sammen kan arbejde videre med om en række spørgsmål til ministeren, for det er lidt uhyggeligt med de citater, som hr. Søren Kolstrup kunne henvise til også fra Beredskabsstyrelsens gennemgang af det, hvor de vitterlig siger helt klart, at det er uforvarsligt.

Så tæk på, at når vi går fra Storebælt til Øresund, hvor vi har blandet trafik i tunnelen, så bliver det meget mere farligt. Altså, jeg er ikke spor bange for at tage gifte igennem tunnelen, men det er jeg med hensyn til de højeksplosive stoffer, hvis man så oven i købet har dem med på steder, hvor der også er andre trafikmidler.

Så jeg vil bare lige sikre mig, at hr. Søren Kolstrup er opmærksom på, at det ikke er en EU-sag.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Man kan jo lufte sin uvidenhed på mange måder. Kategori 1-sprængstof er TNT, som ikke er brændbart og ikke eksplosivt, når det transporteres alene. Det er det, der hedder kategori 1. Og det vil sige, at den mest sikre måde at trans-

portere det på er igennem tunnelen på Storebælt.

Der findes ikke nogen strækning, der er mere sikker i Danmark. Det er mere sikkert end at køre på landevejene, det er mere sikkert end at transportere det og rangere det rundt. Så kan jeg ikke forstå, hvorfor man lige pludselig går imod det. Det er mig ganske ufatteligt, at man nu skal angribe det, for det er kategori 1; det er helt nøjagtigt fastlagt, hvordan det skal transporteres, og det kører godt.

Nu kan jeg ikke huske, hvad uge vi er i fra Enhedslistens side. Hvad koster en liter benzin efter Enhedslistens mening i denne uge? Er vi på 10 kr. eller 15 kr. i fremtiden? Jeg vil godt sådan vide det, for nu kan jeg jo se, hvordan det tegner sig det her flertal, der er ved at være bag den her vedtagelse.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Til hr. Ebbe Kalnæs: Vi må konstatere, at benytterne af kollektiv trafik rent faktisk er blevet stedmoderligt behandlet i den her udvikling.

Så kommer det næste spørgsmål, som hr. Kalnæs rejser: Inden for gruppen af bilister, hvordan har de klaret sig? Ja, dér er der rigtig nok nogle, der er kommet i klemme. Det er jeg sådan set enig med hr. Kalnæs i, lige præcis dem, der har skullet udvise stadig mere mobilitet og mobilitet og mobilitet, og hvor folk med forholdsvis beskedne indtægter har været tvunget til at købe to biler på grund af den mobilitet, man har søgt at fremme i det her samfund.

Men det rører ikke ved, at gruppen, der ikke har bil, samlet set er blevet endnu mere stedmoderligt behandlet, men der er sandelig nogle, der er kommet i klemme i forbindelse med den øgede mobilitet, ja.

Det næste omkring farligt gods: Jeg synes, det er vigtigt at slå fast, som fru Margrete Auken gør det – og jeg er aldeles enig i det – at her er der tale om et spørgsmål, der suverænt kan afgøres i Danmark, og det er derfor, vi skal forfølge spørgsmålet om det farlige gods og gerne sammen og gerne anvise løsninger.

Til hr. Kaj Ikast's spørgsmål: Hvor høj skal prisen være? Jamen det afgørende for os er ikke, om prisen er 5 kr. eller 7 kr. højere. I virkeligheden kunne man godt tænke sig, at den var noget lavere for vores vedkommende. Det afgørende er, om hver eneste krone af afgiften bruges til at skabe bedre og billigere kollektiv trafik, samtidig med at vi får befriet vore byer for

dieseldrift f.eks. og bykørsel overhovedet, der vedrører privatbilsme. Og derfor kunne det da sagtens være 5 kr. mere, men det er ikke det, der er pointen. Det er, at hver eneste krone ikke går i statskassen, men bruges til en omlægning af dansk trafik.

#### **Thorkild B. Frandsgaard (FP):**

Jeg havde forestillet mig, at de to forespørgsler i dag skulle debatteres under ét, men jeg begynder da forstå, hvorfor de ikke skulle det.

Med hensyn til CO<sub>2</sub>-udslippet og målsætninger derfor havde vi den store diskussion om det i den forrige forespørgselsdebat, så jeg vil henholde mig til, hvad jeg sagde dér.

Ministeren nævnte her fra talerstolen en række initiativer, der var ved at blive taget på trafikområdet, og senere ville der komme en planlægning ud fra dette. Jeg tager trafikministerens redegørelse til efterretning, og Fremskridtspartiet vil tage stilling, når det foreligger.

Men ud fra debatten, der har udviklet sig her, ja, så kan jeg se, at det er noget helt andet, det drejer sig om, nemlig, om vi skal til at have højere benzinpriser, om vi skal til at have højere afgifter på bilerne osv. Ja, hvis det er det, debatten drejer sig om, så er det noget helt andet end det, der var i forespørgselspunktet i dag. Men dér kan jeg sige helt klart, at enhver form for forhøjelse af benzinafgiften eller vægtafgiften eller i det hele taget, hvad der kan pålægges bilisten, kan Fremskridtspartiet ikke stemme for.

Allerede nu betaler vi jo verdens højeste afgifter, indregistreringsafgifter på biler. Benzinenprisen er højere end i Tyskland, og derfor kan vi, som det er blevet nævnt af en række andre ordførere, ikke hente mere, og det skal vi heller ikke.

Det er så nemt at sige, at alle kan bruge den kollektive trafik, men det er nu engang sådan, at med hensyn til dem, der bor ude i yderområderne – vi kan sige i Jylland eller andre steder – er familien jo hundrede procent afhængig af deres bil. Det er, når børnene skal i børnehaven eller de skal på arbejde. Så derfor: Et angreb på dem kan vi ikke være med til.

Så hvis der kommer forslag om yderligere afgiftsforhøjelser – det gælder på alle de områder, jeg har nævnt – ja, så kan vi allerede sige nu, at det vil Fremskridtspartiet ikke stemme for. Men vi ser frem til, hvad ministeren kommer frem med, og så vil vi tage stilling til det.

Det omdelte forslag til vedtagelse vil Fremskridtspartiet heller ikke stemme for. Vi mener, vi må vente og se, hvad der kommer frem samlet.

#### **Ole M. Nielsen (KRF):**

Jeg fatter overhovedet ikke, at vi skal have så meget bøvl for at finde ud af, om vi mener det, vi mente i 1988 og 1990 og 1993. Det er jo egentlig helt fantastisk. Hvad har man egentlig tænkt sig? Hvad havde man tænkt sig i de borgerlige partier, da man lavede den målsætning om at nå CO<sub>2</sub>-niveauet i år 2005? Hvad havde man tænkt sig i Socialdemokratiet i 1993, da man lavede »Trafik 2005«? Hvad er det for nogle forudsætninger, der er ændret siden dengang?

Ja, en af dem er, at man nu vil få en bro, som nedbringer CO<sub>2</sub>-udslippet, påstår man, så det skulle da i hvert fald gøre det nemmere at nå målsætningen.

Jeg synes, det er reelt, hvis man vil sige, at man ikke tillægger CO<sub>2</sub>-problematikken en værdi, altså som et problem. Hvis man ikke mener, at en CO<sub>2</sub>-udledning er et problem, jamen så lad os da snakke om det. Det er da reelt. Men at fastholde, at det er et problem, og sige, at vi skal da have det ned, men vi vil bare have alle behagelighederne, og vi vil udsætte det hele til en anden gang, synes jeg er en utrolig slap politik.

Vi havde et udmærket liv med de trafikmønstre og det forbrug, vi havde i 1988, så vidt jeg husker. Det mener jeg vi fint kunne leve med stadig væk, og med de muligheder, der er for at transportere os mere miljø- og energirigtigt nu, kunne vi altså oven i købet have et større trafikforbrug i år 2005 end i 1988, men det kan vi altså ikke nøjes med.

Det er overhovedet ikke nødvendigt at hæve benzinpriserne i forhold til nu. Det kan vi heller ikke, hvis ikke tyskerne gør det. Det er vi alle sammen enige om. Vi skal kun bruge de andre virkemidler, vi kan bruge; vel at mærke uden at anfægte EU, altså det her med mere energirigtige biler, afgift på flybrændstof osv., for det bliver ikke før efter år 2005, men dér får vi også brug for det. For efter år 2005 skal vi igen reducere energiforbruget frem til år 2030.

Men vi skal kun bruge de virkemidler, som vi kan bruge, og som jeg nævnte i mit indlæg under forespørgsel nr. F 15, bl.a. og især at få den kollektive trafik til at fungere. Det kræver nogle investeringer, og det kræver en ændring

af noget vanetænkning at begynde at bruge den, men det er også til at overkomme.

Ministeren nævner en række tiltag i sin besvarelse af forespørgsel nr. F 23, og jeg synes faktisk, at de er helt fine. Der nævnes en masse gode initiativer, og vi vil gerne igennem den vedtagelse, som vi er medforlagsstillere til, være med til at lægge pres på regeringen til at få lidt mere gang i tingene.

#### Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg tror, jeg skal indlede med at sige noget om processen, sådan som den er tænkt fra regeringens side, og som jeg også i virkeligheden hører at man er indstillet på at deltage i og bidrage til her fra partierne.

For det første vil jeg gerne sige, at det debatoplæg, vi udsendte i sidste uge, jo sådan set var regeringens egen respons, reaktion, på den analyse, som blev gennemført, af forslag til finansloven for 1999, den miljømæssige analyse. Det var regeringens egen respons på den analyse: Jamen det går jo ikke det her; vi bliver nødt til at se lidt nærmere på det. Vi har nu udarbejdet det debatoplæg, som man er præsenteret for, og som er tilgængeligt for alle, og som jeg i høj grad håber at mange vil bidrage til debatten om.

Når vi har haft debatten til at løbe i nogen tid, vil der blive indkaldt til en konference, det vil også ske her i løbet af foråret, og derefter er det muligt at gå i gang med de analyser, som skal vise effekterne af de forskellige virkemidler, som kan bringes i anvendelse, og også af de forskellige kombinationer af virkemidler: Hvordan vil det virke?

Det er det, der skal resultere i et virkemiddelkatalog, som altså både rummer selve ideen, selve initiativet, og altså også rummer en analyse af virkningen af de enkelte elementer, som man kan tage i anvendelse for at begrænse transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning.

Så er der så spørgsmålet om kombinationen af og den dosis, hvormed de enkelte virkemidler skal bruges. Ja, det er jo en politisk opgave. Det er jo det politiske valg, og det er en opgave, som derefter kommer for regeringen og for Folketinget. Det kan der jo slet ikke være nogen tvivl om.

Og jeg er ganske enig i noget af det, som bl.a. fru Margrete Auken nævnte, at det jo er klart, at vi i denne her sammenhæng også skal have med ind i billedet, at der er forskel på, om et virkemiddel skal tages i brug i et byområde el-

ler i et landdistrikt og de forskellige mindre tæt befolkede områder, vi har i vores land. Det er selvfølgelig også et element, der vil indgå i analysen af de enkelte virkemidler: Med hvilken styrke kan de bruges og med hvilken fordel og hvor henne, sådan at vi får det bedste beslutningsgrundlag som muligt frem.

Også i den sammenhæng tror jeg, det er vigtigt, det som fru Vibeke Peschardt pegede på, nemlig at vi også er meget bevidste om de internationale virkemidler, både dem, der er besluttet, og dem, der er udsigt til at blive besluttet, og som vi selv måske kan være med til at fremme med forskellige initiativer, for det er også en væsentlig basis, når vi skal gøre CO<sub>2</sub>-regnestykket op og dermed også konstatere, hvad det er for en opgave, vi har på nationalt plan, og sikre vores indsats på det her område.

De mange analyser, som jeg nævnte i min besvarelse, bliver alle færdige i løbet af 1999; og det gælder så også for den, der handler om en trafik- og miljøplan i hovedstadsområdet.

Det er jo ganske rigtigt, som fru Margrete Auken nævner, at der ikke er nogen egentlige demokratiske institutioner til at etablere sådan en, men i mangel heraf har vi altså etableret et udvalg med planlægningschefen fra Trafikministeriet, Hans-Carl Nielsen, i spidsen, men med repræsentanter fra kommuner og amtskommuner i hele hovedstadsområdet, som dækker HT-området.

Det er hensigten, at de skal forsøge at få skabt sammenhæng i de planer, der er på trafikområdet i hele hovedstadsområdet og også i virkeligheden analysere: Hvad kan vi med fordel bedst gøre for trafikken for at løse trafikopgaverne i fremtiden i hovedstadsområdet?

Jeg har også bedt udvalget om at tage stilling til, om de synes, det er en god idé, at vi laver et mere permanent samarbejdsorgan på hovedstadsplan for at sikre den dér mere kontinuerlige sammenhæng i tingene. Det får vi altså også med i forbindelse med det udvalgsarbejde, der her er iværksat, og som kan arbejde frem ca. til udgangen af 1999.

Det er selvfølgelig hensigten, at resultatet af alle de analysearbejder, der er sat i gang, de udvalgsarbejder, der er sat i gang, jo gerne skulle gøre os klogere; at det kan indgå som beslutningsgrundlag for de fremtidige trafikbeslutninger og dermed også som grundlag for at træffe beslutning om at begrænse transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip.



Men det skal også danne grundlag for beslutninger, der kan reducere forureningen fra trafikken og også fremme trafiksikkerheden, sådan at vi får mest mulig glæde af de beslutninger, vi så kommer til at træffe i fremtiden på hele det her felt. Det bliver ikke nogen nem sag, som jeg også sagde i min afslutning til den første forespørgsel, men jeg mener, det er en opgave, vi bliver nødt til at tage alvorligt.

Det er det, regeringen forsøger, og det er derfor, de forskellige aktiviteter er sat i værk. Og jeg håber meget, at det kan lykkes at skabe det beslutningsgrundlag, som vi alle sammen har brug for.

#### **Margrete Auken (SF):**

Først vil jeg godt sige tak til ministeren for det sidste svar her. Og jeg håber også, at det udvalg kan de ting, som ministeren siger, altså det udvalg med Hans-Carl Nielsen som formand. Men problemet er altså, at vi mangler det organ, hvor det er valgte mennesker, der selv har ansvaret for skatterne også, der laver de her sammenhængende planer.

Det er altså dér, det går galt: hele tiden de dér underlige konstruktioner. Det er ikke det samme som at sige, at jeg ikke påskønner, at det udvalg er der, men det skal blot opfattes sådan, at vi stadig væk ikke har fået det, der måske kunne løfte opgaven.

Og så vil jeg også godt takke for debatten, men jeg bliver nok nødt til at gøre det med et fortvivlet hjertesuk. Det er egentlig uhyggeligt: I takt med at problemerne med trafikken er vokset, i takt med at benzinpriserne reelt er faldet i forhold til den disponible realindkomst, i takt med at det er blevet billigere at købe bil, er skræmtheden i det her Folketing over at tale rent vokset.

Jeg vil sige til hr. Ole M. Nielsen: Det er ikke rigtigt, at der ikke er nogen af os, der tør arbejde for, at benzinpriserne skal stige. Selvfølgelig er der det. Og der er også nogle af os, der har erfaret, at hvis man snakker ærligt og står ved, hvad man ved, og siger til sine vælgere, hvad det går ud på, ja, så taber man altså ikke stemmer ved det.

Det er en stor fejlbedømmelse – lad det så være sagt specielt indtrængende til De Radikale og til Socialdemokraterne – det er en stor fejl, man begår, hvis man tror, at man får flere til at

stemme for sig ved at skjule den sandhed, man godt kender. Der er et kæmpe efterslæb her.

Og jeg håber altså, at vi i løbet af den tid, der nu kommer med planerne, kommer så meget til hæfterne, at vi kan komme med nogle forslag, der virkelig vil kunne bruges, og at ministeren nu lægger sig det på sinde, der også blev sagt på de to sidste konferencer, og som er blevet sagt af ministerens egne embedsmænd, af Skatteministeriet osv., at der skal begge dele til: både gulerødder og pisk. Med gulerødder, oven i købet uanset om vi får alle de dyreste gulerødder serveret, flytter vi ikke noget, fordi vi ikke kan konkurrere – ja, altså, vi flytter noget, men vi flytter ikke nok, fordi vi ikke kan konkurrere med de sider ved bilens bekvemmeligheder, hvis vi ikke også går ind og begrænser.

Og jeg vil godt sige her til sidst, at jeg synes, det mest fortvivlende er, at det i en vis forstand er den mest uærlige debat, vi endnu har haft, af de mange vi har haft i Folketinget om virkemidler, der skal gøres.

Det er den mest frygtsomme, jeg har været med til overhovedet, hvor det altså ikke bare er det sædvanlige fra Venstre og De Konservative og CD og så selvfølgelig partierne helt ude til højre, men hvor det altså også sidder så langt inde i regeringspartierne, at man er skræmt for at fortælle det, som alle vore vælgere jo godt ved at vi ved. Og det ville gavne os, at vi stod ved det og lignede nogle mennesker, der turde tage fat.

Og hermed takker jeg af for debatten og håber, at det bliver bunden af, hvad vi har været ude for, og det så bliver bedre fremover.

Hermed sluttede forhandlingen.

#### **Afstemning**

Forslag til vedtagelse nr. V 25 af Søren Kolstrup (EL), Margrete Auken (SF) og Ole M. Nielsen (KRF) forkastedes, idet 13 (SF, EL og KRF) stemte for, 75 (S, V, KF, DF, RV og FP) imod; 2 (CD) stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**5) Første behandling af lovforslag nr. L 162:  
Forslag til lov om havne.**

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).  
(Fremsat 20/1 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Forhandling**

**Helge Mortensen (S):**

Baggrunden for den nye havnelov er, at der igennem flere år har været rejst en debat i danske havne om de reguleringer og de bundne organisationsformer, der har præget de danske havne igennem mange år.

Det medførte, at vi i november måned 1997 havde en forespørgselsdebat her i Folketingssalen og efterfølgende, at trafikministeren nedsatte et udvalg, det såkaldte Thygesenuvalg, som sidste år fremkom med en betænkning.

Det forslag, vi nu har fra trafikministerens hånd, er stort set en gennemførelse, en udmøntning af de forslag og anbefalinger, som Thygesenuddvalget har anvist.

Det betyder, at vi får en lovgivning, der mere er en rammelovgivning, og også det bemærkelsesværdige, at den omfatter stort set al havneaktivitet i dette land, og således også inddrager statshavnene og de private havne i en fælles lov.

Ønsket om at få nogle flere muligheder og friere organisationsformer er i stor udstrækning efterkommet, idet man ud over det mere traditionelle: at have en kommunal havn, som styres på lige fod med andre kommunale virksomheder, nu giver mulighed for at oprette nogle bestyrede havne med en havnebestyrelse og årsregnskab og mulighed for finansieringer, både i kraft af de kommunalt selvstyrende havne og i form af aktieselskaber.

Jeg vil godt hilse dette initiativ velkomment, idet jeg tror, at det er rigtigt, som havnene har peget på igennem flere år, at det giver dem større muligheder for at kunne foretage de nødvendige beslutninger og de nødvendige investeringer i et moderne og konkurrencedygtigt havnevesen på så at sige alle fronter og tilpasse deres havneaktivitet mere til de moderne transportmønstre.

Jeg vil gøre den bemærkning omkring statshavnene, at her er der jo i stor udstrækning

også tale om deciderede fiskerihavne, som altså nu bliver omfattet af havnelovgivningen.

Det fremgår også af bemærkningerne, at ministeren gennemfører en forhandlingsrunde med kommunerne, hvor statshavnene ligger, med henblik på at få dem afløst af en af de former, som i øvrigt er anvist her, altså med en kommunal havneadministration.

Men jeg vil også gøre opmærksom på, at i og med at denne lov træder i kraft, er det ikke ensbetydende med, at statshavnene ophører fra samme tidspunkt. Der er, om jeg så må sige, megen elastik i den bestemmelse her, og loven er jo også indrettet på en sådan måde, at alle havne altså ikke nødvendigvis skal overgå til at blive kommunale havne.

Jeg tror, at én af de mere betydningsfulde bestemmelser, der kommer ind i loven, er, at de private havne nu også kan beskæftige sig med andre godsaktiviteter hen over havnekajerne. Det har jo i tidligere tid været et område, hvor man ikke har tilladt, om jeg så må sige, kommercielle aktiviteter. Det betyder, at de nuværende havne, også herfra, får en konkurrence, og jeg vil gerne understrege, at den bestemmelse først træder i kraft i år 2004 efter loven her, og det tror jeg også er en rimelig tid, både for de private havne med hensyn til at gøre sig nogle overvejelser om en eventuel fremtid på det kommercielle marked og også for de nuværende havne med hensyn til den konkurrence-situation, som kan opstå.

Og sluttelig vil jeg sige, at denne havnelov naturligvis ikke tilsidesætter de bestemmelser, der én gang skal til, for både miljømæssigt, planlægningsmæssigt, infrastruktur-mæssigt skal tingene hænge sammen, hvis man etablerer nye havne eller havne med andre aktiviteter end dem, de har i dag.

**Svend Heiselberg (V):**

For Venstre er havnen en vigtig del af vores infrastruktur og vores erhvervsliv, og netop derfor har vi jo valgt at brede os med to ordførere til dette lovforslag, idet vi med stor omhu vil følge lovforslagets behandling i udvalget.

Venstre vil gerne medvirke til at lægge opgaverne ud, hvis det kan gøres på en konstruktiv måde. Vi ser det som en positiv ting, at der med lovforslaget nu signaleres til større konkurrence havnene imellem. Vi er selvfølgelig mest optaget af, at staten ikke er på vej til at smyge nogle udgifter af sig, som man så skal lægge over på kommunerne. Der er mange risici forbundet