

om miljøministeren selvstændigt var i stand til at argumentere for beslutningen, og jeg kunne godt tænke mig at høre en begrundelse – ikke en gentagelse af talen, som er skrevet ned, men en selvstændig begrundelse for, at regeringen har besluttet, at der ikke fremover skal ske en miljøvurdering af finansloven.

Jeg synes, det er helt relevant at spørge som hr. Keld Albrechtsen: Er det med miljøministerens gode vilje, eller er det noget, der er besluttet et andet sted? Det er da lidt interessant at vide, om den nuværende miljøminister er enig i, at der ikke er brug for en miljøvurdering af finansloven, af samfundets samlede økonomiske aktivitet.

Miljøministeren (Hans Christian Schmidt):

Jeg forstår på hr. Keld Albrechtsen, at det, vi nu skal få folketingsdebatten til at dreje sig lidt mere om, er, hvornår hr. Keld Albrechtsen bliver forbløffet. Men det vil jeg altså ikke begynde at give vurderinger på.

Det kan da være udmærket, at man gerne vil dele sine oplevelser med Folketinget med hensyn til, hvornår man bliver forbløffet; det synes jeg man har ret til. Men det er vel ikke rimeligt, at jeg skal vurdere, om det nu er en forbløffelse, man kan lade sig forbløffe over, eller det bare er en forbløffelse, der er fremkommet.

Jeg vil sige til hr. Keld Albrechtsen: Når man gennemlæser de gode afsnit, der er om miljøet, både i regeringsgrundlaget og de 100 dage og alt, hvad der er blevet lagt frem af miljøtiltag, vil det i hvert fald, hvis hr. Keld Albrechtsen har en opdeling, glæde den del af hjertet, der banker for miljøet, så det synes jeg han skulle gøre. Og vedrørende en uddybning synes jeg netop, at jeg i det svar, jeg gav her, præcis sagde, hvad der ligger til grund for det, og i hvert fald kan jeg sige: Det er dét, regeringen mener, og jeg står helt inde for det, regeringen har sagt.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget.

Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Forespørgsel nr. F 5:

Forespørgsel til trafikministeren og miljøministeren:

»Hvordan vil regeringen indarbejde anbefalinger, forslag og retningslinjer i Kommissionens hvidbog om EU's fremtidige transportpolitik i den danske transport- og miljøpolitik, og på hvilke områder er Kommissionens hvidbog efter regeringens opfattelse utilstrækkelig og mangelfuld?«

Af Margrete Auken (SF), Morten Homann (SF) og Aage Frandsen (SF).

(Forespørgslen anmeldt 6/12 2001. Fremme af forespørgslen vedtaget 12/12 2001).

Begrundelse

Margrete Auken (SF):

EU's hvidbog om den europæiske transportpolitik har igangsat en meget vigtig proces. Om der også vil komme noget ud af den, afhænger helt af, om medlemslandene omsider vil tage problemerne med trafikken alvorligt.

I dag er den ramt af trængsel og alvorlige flaskehalse med dramatiske tab for samfundet som følge. Derudover påfører den samfundet store udgifter på grund af ulykker, miljøskader og støj samt nedsat mobilitet for dem, der ikke har adgang til en bil. Den er pladskrævende, og den genererer større trafikbehov.

Hvidbogen gør det lysende klart, at væksten i samfundet må kobles fra trafikvæksten – i sig selv en meget stor opgave, som må have politisk høj prioritet, hvis den skal løses, hvad den nødvendigvis skal, hvis ikke alle på lang sigt skal blive tabere. De omkostninger, vi har nu med ulykker og trængsel og tab af mobilitet, er jo for intet at regne mod dem, vore oldebørn får, hvis vi ikke snart tager vores viden om miljøtruslerne alvorligt. Klimaforandringerne er en af de slemme trusler, og her er trafikken blandt hovedskurkene, netop fordi væksten simpelt hen fortsætter her, uanset rapporter, idékataloger og handlingsplaner og desværre også internationale aftaler.

EU har en række forslag til, hvad der kan gøres på EU-plan, og langt de fleste af dem er indlysende gode. Lad mig her især fremhæve vigtigheden af at få de reelle omkostninger indarbejdet i prisen, altså internalisering af de eksterne omkostninger, og pålægge afgifter, der virkelig giver mening.

Kl. 14.15

EU foreslår, at indtægterne herfra bruges til at betale for de meget påtrængende investeringer i jernbaner. Ikke mindst godstransporterne får glæde af en sådan krydssubsidiering, og sker den på EU-niveau, har den heller ingen konkurrenceforvridende bivirkninger. Derudover foreslår EU, at man i meget højere grad bruger flertalsafgørelserne.

Også trafikikkerheden skal der gøres noget ved. Ulykkestallet skal ned med 50 pct. Det er fint, og her er der virkelig mange penge at hente. Hver ulykke med personskade koster ifølge Vejdirektoratet 1,7 mio. kr., så her er der faktisk penge til en betrængt regering. Men interessant er det især, at der virkelig sættes trumf på, og at kravet om et forstærket EU-samarbejde er så stærkt, som tilfældet er.

Det er lidt underligt at stå her og sige alle disse ting til en regering, som nærmest har øget trafikikkerhed på programmet og afskyr afgifter på vejtransporterne. Ikke desto mindre er det altså kernen i hvidbogens forslag, så det bliver spændende at høre, om regeringen vil være EU's sinke eller den, der presser på. Står det så slemt til med regeringen, som nogle af os går rundt og tror? Jeg håber det ikke og venter spændt på svaret.

Besvarelse

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Kommissionens hvidbog, der har titlen »Den europæiske Transportpolitik frem til 2010« Den svære Valg« indeholder en lang række transportpolitiske emner og ideer, der fortjener en bred debat. Kommissionen har således i hvidbogen foretaget en ganske grundig analyse af transportsektorens aktuelle situation og foreslår en række tiltag for at fremme et europæisk transportsystem, der både sikrer den nødvendige mobilitet og samtidig tager hensyn til, at transporterne skal belaste omgivelserne så lidt som muligt.

Hvidbogen tager afsæt i, at transport er en nøglesektor i en moderne økonomi. Imidlertid

er der ifølge Kommissionen en permanent modsætning mellem på den ene side den stadig stigende efterspørgsel efter mobilitet og på den anden side den offentlige opinion, som er blevet mere kritisk over for de ydelser, som transportsektoren leverer. Samtidig ligger der en dobbelt udfordring i EU's udvikelse og i det krav om en bæredygtig udvikling, som bl.a. fremgår af konklusionerne fra Det europæiske Råds møde i Göteborg i juni.

Regeringen hilser det velkommen, at vi får en debat om den europæiske transportpolitik med henblik på at opnå et optimalt samspil mellem de forskellige transportformer i sammenhæng mellem et effektivt og bæredygtigt europæisk transportsystem. Et effektivt transportsystem har betydning for Europas konkurrenceevne på internationalt plan og dermed betingelserne for vækst og beskæftigelse.

Som det anføres i hvidbogen, er man i de sidste 20 år gået fra en lagerbaseret økonomi til en økonomi baseret på varestrømme. Også Danmark er helt afhængig af international samhandel, og med vores geografiske placering i den nordlige del af Europa har vi behov for effektive transportforbindelser til resten af Europa. Samtidig skal transportsektorens miljøbelastning være så lille som muligt, for borgernes livskvalitet forringes jo ikke kun af fremkommelighedsproblemer, men også af støj og luftforurening.

Kommissionens bud på, hvordan man sikrer en mere harmonisk udvikling i den europæiske transport, er overordnet, at der skal udvikles europæiske politikker især vedrørende prisfastsættelse, fremme af mere miljøvenlige transportformer og gennem målrettede investeringer i det transeuropæiske netværk for transport. Med henblik herpå indeholder hvidbogen ca. 60 konkrete bud på forslag, som efter Kommissionens opfattelse bør gennemføres for at nå dette mål. Disse bud er fordelt på overskrifterne: Ændring af den nuværende balance mellem de forskellige transportformer; Fjernelse af flaskehalse i transporten; Mere central placering af brugerne i transportpolitikken og Transportens globalisering.

Jeg vil gerne understrege, at regeringen deler den opfattelse, som kommer til udtryk i hvidbogen, nemlig at transportsektoren er en uundværlig del af et moderne samfund og at mobiliteten er et uundværligt gode for såvel erhvervslivet som den enkelte borger, både i relation til arbejde og til fritid.

Forespørgerne stiller spørgsmål om, hvordan regeringen vil indarbejde anbefalinger, forslag og retningslinjer i hvidbogen i den danske transport- og miljøpolitik. Rammerne for debatten i dag gør det ikke muligt for mig at kommentere samtlige 60 forslag, men jeg vil gerne kommentere nogle af de mere centrale.

Kl. 14.20

Inden da synes jeg dog også, det er værd at understrege, at hvidbogen afspejler den transportpolitiske situation i hele EU. Der er imidlertid store forskelle mellem medlemslandene på dette punkt, f.eks. er problemerne med trængsel på såvel vej- og jernbanenettet betydelig større i dele af Centraleuropa end i Danmark. Det er således tankevækkende, at 7.500 km vej, svarende til 10 pct. af nettet, dagligt præges af trafikpropper og bilkøer, og at 16.000 km jernbane eller 20 pct. af jernbanenettet kan betragtes som flaskehalse. Også i lufthavnene er der problemer. I 16 af de største lufthavne i EU er der registreret forsinkelser på over et kvarter på mere end 30 pct. af flyvningerne.

Et kernepunkt i hvidbogen er målsætningen om en omfordeling fra vejtransport til mere miljøvenlige transportformer som jernbane- og søtransport, herunder transport ad indre vandveje. Regeringen kan principielt støtte denne tankegang, og den teknologiske udvikling kan i sig selv give mulighed for yderligere miljøgevinster.

Hvad angår godstransport, peges der især på behovet for omlægning fra vejtransport til først og fremmest jernbanetransport på de længere strækninger. Det er imidlertid langt lettere sagt end gjort. For det første nødvendiggør dette meget bekostelige udbygninger af jernbaneinfrastrukturen, og for det andet kræver det yderligere reformer og en reel adgang til konkurrence på det europæiske skinnenet. Vi må væk fra den nuværende situation, hvor jernbanerne i de enkelte lande stort set tænker rent nationalt, og vi er på dette punkt langt fremme i Danmark, hvor der allerede er fri adgang til at udføre godstransporten.

Hvidbogen peger endvidere på, at prissætningen for transport skal afspejle såvel den enkelte transportforms infrastrukturbelastning som de eksterne omkostninger, dvs. omkostninger, der hidrører fra især luftforurening, støj, ulykker og trængsel. Det svarer til udtalelserne fra Det Europæiske Råds møde i Göteborg i juni sidste år. Jeg ser frem til debatten om det forslag, som Kommissionen har bebudet vil komme se-

ner i år, og hvori disse principper vil blive udmøntet.

Regeringen kan principielt støtte den grundlæggende tanke i hvidbogen om, at der er behov for en lang række fundamentale ændringer i spillet mellem transportformerne; herunder bør multimodale transporter i et sammenhængende netværk fremmes. Regeringen kan ligeledes støtte en lang række af hvidbogens konkrete forslag, f.eks. behovet for yderligere liberalisering af jernbanesektoren samt etablering af et fælles europæisk luftrum.

Luffartspolitikken udgør i øvrigt et ganske særligt problem. Hvidbogen er skrevet før begivenhederne den 11. september 2001, og det betyder, at det i dag især er de sikkerhedsmæssige og økonomiske aspekter, der er i forgrunden; men vi må også drøfte budskaberne i hvidbogen om behovet for stramninger af miljøkravene til luftfartsindustrien.

Som led i skabelsen af et transeuropæisk transportnetværk indeholder hvidbogen også forslag om at udvide listen over prioriterede projekter med syv nye projekter. Et af dem er en fast forbindelse over Femer Bælt, og det ser regeringen som et kærkomment signal til den danske og tyske regering om at komme i gang med at realisere denne forbindelse. Det er i den forbindelse også vigtigt, at Kommissionen fastslår, at den økonomiske støtte til sådanne projekter hæves fra i dag højst 10 pct. til op imod 20 pct. af anlægsudgifterne.

Derudover vil Kommissionen revidere retningslinjerne for de transeuropæiske transportnet. Der sigtes navnlig på at fjerne flaskehalse på jernbanenettet, på modernisering af de vigtigste linjeføringer for at absorbere de trafikstrømme, der følger af EU-udvidelsen, navnlig i grænseregionerne, og skabe bedre adgang til yderregionerne.

Hvidbogen berører også trafikikkerheden. Baggrunden herfor er, at der i EU-landene er 41.000 trafikdræbte om året. Det svarer til, at en hel by på størrelse med Holstebro slettes på landkortet, og hver dag svarer det samlede antal dræbte på de europæiske veje næsten til, at et mellemstort fly styrter ned. Derfor må antallet af trafikdræbte nedbringes, og for at opnå dette er det nødvendigt at gøre noget på såvel EU-plan som nationalt og regionalt i de enkelte lande. På EU-niveau bør der bl.a. ske en fortsat skærpelse af kravene til køretøjernes udformning og indretning med henblik på at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne.

Et andet tema i hvidbogen er spørgsmålet om, hvordan vi efterlever målsætningen om at afkoble væksten i transportsektoren for den økonomiske vækst, som blev meldt ud på Det Europæiske Råds møde i Göteborg. Her vil regeringen tage stilling til de konkrete foranstaltninger, når der kommer forslag på bordet.

KL 14.25

Ligeledes nævner Kommissionen behovet for, at transporten udføres med et mindre ressourceforbrug, således at energiforbruget og miljøpåvirkningen pr. kørt kilometer reduceres. Regeringen mener, at der er gode muligheder for yderligere effektivisering af transporten, men det må ske ud fra en konkret afvejning af omkostningerne ved sådanne tiltag sammenholdt med deres miljøeffekt. Hvidbogen omtaler brugen af indikatorer til at følge udviklingen, hvad angår transportens miljøpåvirkninger og dermed behovene for indgreb, og det er regeringens opfattelse, at sådanne indikatorer er et ganske nyttigt værktøj til at følge udviklingen.

Samtidig kan indikatorerne med fordel kobles til konkrete miljømål for transportsektoren. Dette indgår i øvrigt også i den resolution, som Transportministerrådet vedtog i april 2001. I denne resolution opfordredes Kommissionen til at udarbejde forslag til mulig anvendelse af vejledende miljømål for transportsektoren på EU-plan på lang og mellemlang sigt. Dette er ligeledes nødvendigt for at kunne leve op til konklusionerne om bæredygtig udvikling fra Det Europæiske Råds møde i Göteborg.

Ved formulering af sådanne mål og strategier gælder det navnlig om at være opmærksom på, at der fokuseres på det væsentlige, nemlig begrænsningen af CO₂-udslip, luftforurening, støj og andre miljøpåvirkninger fra transportsektoren; men samtidig gælder det om at være realistisk. Miljømål, der ikke forholder sig til virkemidler, der i praksis er til rådighed, ender med at skabe frustration snarere end resultater. Miljømål kan imidlertid fungere som drivkraft i udvikling af virkemidler, herunder påvirke den teknologiske udvikling i en mere ressourceeffektiv retning. Samtidig må man erkende, at transportsektoren i høj grad opfylder behov, som er genereret i andre sektorer, hvilket stiller store krav til koordinering af politikker og initiativer i en lang række forskellige sektorer. Disse synspunkter vil indgå som et dansk bidrag til den videre generelle debat om den europæiske transportpolitik og om hvidbogen i særdeleshed.

Regeringen ser frem til de mange forslag og initiativer, som Kommissionen bebuder i hvidbogen. Disse er ikke mindst relevante i forbindelse med Danmarks kommende EU-formandskab, og forslagene vil indgå i prioriteringen under det danske formandskab. Det gælder således også den bebudede jernbanepakke, der forhåbentlig kan bidrage til, at jernbanetrafikken i EU bliver mere fleksibel, så man bedre kan udnytte ressourcerne på jernbanen. Målet er en jernbanetrafik i Europa, hvor brugerne, altså passagererne og godsoperatørerne, får den bedst mulige service for pengene.

Som det anføres i hvidbogen, vil jernbanesektoren som helhed blive mere konkurrencedygtig i forhold til de øvrige transportformer, når der åbnes for skærpet konkurrence mellem jernbaneselskaberne. En indtræden af nye operatører vil ligeledes bidrage hertil.

Ligeledes lægger regeringen vægt på, at der under det danske formandskab sker fremskridt i retning af at realisere et fælleseuropæisk luft-rum. Under formandskabet vil der endvidere ske en revision af den såkaldte Helsinkistrategi, som omhandler integration af miljø og bæredygtig udvikling i fællesskabets transportpolitik.

Alt i alt finder regeringen således, at hvidbogen er et vigtigt bidrag til den transportpolitiske debat, såvel på EU-plan som i Danmark. Transportsystemet skal sikre befolkningen adgang til arbejde, indkøb, offentlig service og fritidsaktiviteter, og alle skal sikres effektiv mobilitet gennem kollektive og private transportløsninger. Erhvervslivet skal sikres gode transportforbindelser til omverdenen, og trængsel på vejene bør kun forekomme i spidsbelastningsperioderne.

Forespørgerne anmoder regeringen om at tilkendegive, hvor hvidbogen er utilstrækkelig og mangelfuld. Mit svar er, at det ikke tilstrækkelig tydeligt fremgår, at der må være en afvejning mellem omkostningerne ved forskellige foranstaltninger, især på miljøområdet, og de fordele, der kan opnås ved disse tiltag. Det er selvfølgelig vigtigt, at vi bestræber os på at nedbringe transportsektorens miljø- og sundhedsbelastninger mest muligt, men det må ske med omtanke.

Forhandling

Margrete Auken (SF):

Jeg vil da godt takke ministeren for svaret, som i hvert fald ikke var ret katastrofalt. Men det var vel, fordi der ikke blev sagt så meget.

Kl. 14.30

Jeg vil så lige sige om det sidste med hensyn til afvejningen af omkostningerne, at ifølge Det Europæiske Miljøagenturs rapport, der kom her i oktober, TEN-rapporten, udgør de eksterne omkostninger for trafikken 8 pct. af landenes BNP – 8 pct.! Jeg har før set tallet 4 pct., men selv hvis det kun er 4 pct., er det enormt meget, så jeg ved ikke, hvad det er for en økonomiregning, der kører inde i hovedet på ministeren, når han siger, at nu skal vi ikke gøre så meget, for det kan blive for dyrt. Det, vi gør i øjeblikket, er utrolig dyrt.

Hvis man var en anelse realistisk, som ministeren efterlyser det, så skulle der i hvert fald gøres meget mere end det, der bliver foreslået, og sådan set også end det, der foreslås i hvidbogen, men den er dog et kæmpe fremskridt. Jeg kunne altså ikke helt høre, om man egentlig ville tage den alvorligt. Det drejer sig jo først og fremmest om punktet om afkoblingen af trafikvæksten fra den økonomiske vækst.

Det er en meget ambitiøs målsætning, og det er ikke bare sådan en lille bitte sidebemærkning i rapporten. Det er simpelt hen det, det hele drejer sig om. Det er klart, det er dér, der skal sættes enormt mange kræfter ind.

Jeg er ikke engang helt klar over, om man har forstået det ovre i ministeriet – det går jeg nu ud fra – men det var ikke til med lysende klarhed at høre i den tale, man havde lavet til ministeren og sendt ham i byen med.

EU lider jo af trafikforstoppelse på mange punkter. Hvis vi tager sådan noget som omkostningerne af bare propperne, så er de i hvert fald 1 pct. af BNP. Tidligere svarede man på det her, og det er jo så det, jeg også nu lidt kan høre: Større og flere veje, enorme parkeringsanlæg osv.

Nu ved de fleste, at det bare betyder endnu flere biler. Heraf følger så de andre slemme skader: miljøbelastningen, både den umiddelbare, hvor folk bliver syge af forureningen – og det er faktisk stadig væk et stort problem – og så den nok så farlige drivhuseffekt. Jeg var glad for, at ministeren havde det med, men jeg kunne ikke høre, om der var vilje til at gøre noget ved det. Ministeren nævnte selv med stor omhu det høje ulykkestal, men svarede så bare, at vi skulle have mere effektive biler.

Det er jo klart, at når man ikke tør gå hen og genere de hurtige drenge, så må det blive det. Det får vi med garanti flere ulykker af. De koster som sagt 1,7 mio. kr. pr. trafikulykke med per-

sonskade. Det er faktisk, hvis vi skal snakke om at være økonomisk ansvarlige, en meget høj pris. Vi ser helt bort fra de menneskelige omkostninger, for det gør regeringen tydeligvis.

Der bør gøres noget ved det her nu. Denne kobling eller afkobling, som vi skal have af væksten, kommer til at hænge tæt sammen med, at man bruger – og nu skal jeg lige genere Enhedslisten en anelse – EU meget, meget mere, og at man bruger flertalsafgørelser på en helt anden måde, end der hidtil har været tale om.

Det, der tidligere har ligget i EU, er jo ikke bare liberalisering af jernbaneselskaberne, det er samarbejdet; problemet har været, at de ikke samarbejder – det er jo sådan, at der nærmest er hundrede år gamle grænser mellem jernbaneselskaberne – ikke at de ikke er liberaliserede nok. Jeg tror egentlig i grunden også, at ministeren er klar over det der.

Lad mig så også sige her for at være sikker på at få det med, at en vigtig diskussion, vi bliver nødt til at komme ind på også, er forholdet mellem effektivisering og tilstrækkelighed, det som på engelsk hedder »efficiency« og »sufficiency«.

I den rapport, der er kommet fra Miljøagenturet, er det meget tydeligt, at på ingen punkter – på *ingen* punkter – er det lykkedes at gå fra effektivisering af enkeltdele til at få reelle gevinster. Når vi går transportsektoren igennem, ser vi netop, hvordan belastningerne stiger overalt, og det betyder, at det er en helt anden form for nytænkning, der skal til, end den, som regeringen har lagt op til.

F.eks. skal vi i gang med nogle afgifter. DTL har skrevet i sit høringssvar, at de gerne vil have nogle afgifter, der er miljørelevante, det vil sige, at de ikke bare skal være fiskale.

Det er jeg ganske enig med DTL i, og det vil betyde, at disse afgifter skal være store nok, for hvis de er små – det ved ministeren sikkert også godt – bliver de kun fiskale, men hvis de bliver tilstrækkelig store, får de en adfældsregulerende virkning.

Man kan så samtidig arbejde med krydssubsidiering. Det er ikke en subsidiering, DTL går ind for, men det gør hvidbogen. Jeg blev ikke klar over, om ministeren ville gå ind for det også, men det håber jeg. Hvis man ser på det dér, kan man også se, at der faktisk er rigtig mange stærke og gode forslag, men det lød ikke, som om ministeren var særlig interesseret i at gå ind i dem.

Femer Bælt blev nævnt; det kommer vi garanteret til at diskutere senere. Jeg vil bare sige,

at hvis man undersøger rentabiliteten af Femer Bælt-forbindelsen, er den værre end for Øresundsbroen. Øresundsbroen er havnet i rentefælden. Man kan selvfølgelig godt sige: Pyt være med økonomien, pyt være med det realistiske. Men jeg synes, det ville være klogt at gå det her efter.

Så vil jeg godt her til slut på vegne af SF, Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre fremsætte følgende:

Kl. 14.35

Forslag til vedtagelse

»Folketinget opfordrer regeringen til at følge op på Kommissionens hvidbog »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg« ved

- at arbejde aktivt for, at der sker en afkobling af sammenhængen mellem den økonomiske vækst og væksten i transportsektorens miljø-, sundhedsbelastnings-, fremkommeligheds- og trafikikkerhedsproblemer. Dette vil kræve en koordinering af politikker og initiativer i alle relevante sektorer,
- i EU såvel som i Danmark at arbejde for, at alle transportens eksterne omkostninger medregnes i prisen for transport, så »forurenere betaler«-princippet bliver fuldt ud gennemført – også på grænseoverskridende vej-, sø- og flytransport,
- at støtte en ændring af balancen mellem forskellige transportformer til fordel for jernbane- og coastertrafik – herunder at tilvejebringe alternative finansieringsformer for transportinfrastruktur,
- at støtte hvidbogens mål for øget jernbanetransport ved fremlæggelse af analyser og beslutningsgrundlag for samfundsøkonomisk hensigtsmæssige foranstaltninger med henblik på øget kapacitet, regularitet og gennemsnitshastighed også på det danske jernbanelnet.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 2).

Formanden:

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

Svend Heiselberg (V):

Hvidbogen er et godt oplæg til en debat om transportpolitik i Europa, og man kan godt un-

dre sig over, at der skulle gå 30 år, inden EU iværksatte den fælles transportpolitik, der var forudset i Romtraktaten.

I 1985 kom der en kendelse fra Domstolen mod Rådet for passivitet, før Rådet accepterede, at Fællesskabet lovgav på området. Det blev så udgangspunktet for Kommissionens første hvidbog i 1992.

Hvidbogen blev en åbning af transportmarkedet for cabotagekørsel ikke blot inden for nationalstaten, men på samme måde blev lufttransporten liberaliseret, alt sammen en fordel for erhvervslivet, men også for den enkelte borger i EU på grund af øget konkurrence og lavere transportpriser.

Tilbage står så nogle gennemgribende forslag om, hvordan vi får løst infrastrukturen på jernbane- og vejdelene frem til 2010.

Jeg vil dog sige, at jeg langtfra er enig i alle de skitserede muligheder, men siger, at det er positivt, at Kommissionen ser på, hvordan en bæredygtig transport kan udvikles. Dog er nogle af de midler, der peges på, efter min mening problematiske. Dertil kommer, at hvidbogen er tavs om, hvad man vil gøre for personbiltrafikken.

Det er tankevækkende, al den stund der ifølge EU's statistik, Eurostat, i 1998 var indregistreret hele 169 mio. personbiler mod mindre end 2 mio. lette og tunge lastvogne. Det er endvidere tankevækkende, når lastbilerne alene står for 8 pct. af de kørte kilometer på vejnettet.

I lyset af denne fordeling er det næppe rimeligt at fremstille godstrafikken som den, der bærer skylden for det overbelastede vejnet med deraf følgende trafikpropper, ufremkommelighed og forurening. En løsning af problemet forudsætter vilje til også at tage hånd om personbiltrafikken.

En anden markant svaghed ved hvidbogen er, at der i for høj grad fokuseres på de enkelte transportformer: bane for sig, biler for sig osv., og hvordan de hver for sig kan gøres bedre. Det betyder, at hvidbogen overser, at virksomheder tænker i transportkæder, som ofte indeholder flere transportformer. Det er derfor en optimering af transportkæderne, som bør stå i centrum.

Kl. 14.40

Jernbanen bør igen have en fremstående plads i transportbilledet, dels til aflastning af vejnettet, dels for en mere miljøvenlig transportform over lange afstande. Men en styrkelse af jernbanen bør ikke opnås gennem nye skatter og afgifter på gummihjulene, snarere gennem en omstilling af driften af jernbanen i EU, en om-

stilling, der går på det forretningsmæssige og samtidig sætter kunderne i fokus.

Det er en proces, som kun EU kan drive, for det er ikke tilstrækkeligt, at forholdene er i orden i et givet EU-land, hvis jernbanen på den anden side af grænsen ikke fungerer.

Derfor må hovedbudskabet være: fuld damp på EU's liberalisering af jernbanen og på det nødvendige standardiseringsarbejde, som gør det muligt, at togene kan køre på tværs af landegrænserne, hvilket i dag hæmmes af forskellige strømstyrker, sikkerhedssystemer m.v. Endvidere bør der gives prioritet til godstrafikken på skinnerne, da persontog i dag har fortrinsret frem for godstog.

Men samtidig bør man være realist. Hvidbogen indeholder ikke noget belæg for, at det skulle være muligt for jernbanen for alvor at være kommet op i omdrejninger inden 2010, som er hvidbogens tidsperspektiv, hverken praktisk – hvordan forestiller man sig f.eks. at kunne bygge den fornødne skinneinfrastruktur? – eller økonomisk. Hvad vil det f.eks. koste såvel samfundsøkonomisk som miljømæssigt osv.?

Det er derfor uacceptabelt, at hvidbogen foreslår indførelse af skatter og afgifter, der skal tvinge godset over på skinner, når jernbanen ikke er klar til at kunne håndtere godset tilfredsstillende.

Det vil betyde enten forringet logistik for virksomhederne, som derfor ikke længere kan planlægge med samme nøjagtighed som i dag, eller dyrere transporter, fordi virksomhederne trods nye skatter og afgifter bliver nødt til at holde fast i gummihjulene for at kunne få den nødvendige kvalitet i transporten.

I begge tilfælde giver det meromkostninger for virksomhederne og dermed reduceret økonomisk vækst. Hertil kommer, at øgede transportomkostninger vil svække den europæiske industris konkurrenceevne yderligere. I EU har vi jo i forvejen ca. 20 pct. generelt dyrere logistikomkostninger end vores amerikanske konkurrenter.

Til sidst: Derfor bør EU ikke iværksætte forsøg på tvangsoverførsel af gods til bane, men i stedet sikre en markedsstyret udvikling af jernbanen som nævnt.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg var enig med hr. Svend Heiselberg i langt det meste af, hvad der blev sagt. Jeg vil sige, at jeg

synes, det var fint, at han gik ind i, så vidt jeg kunne høre, DTL's høringsvar.

Vi savner også – det fik jeg ikke tid til at sige – at man lægger mere vægt på det intermodale, altså samspillet mellem transporterne. Det, som jeg også synes man kunne have taget med fra DTL, er, at man ikke dér er bange for at tage omkostningerne, bare det kommer til at ske generelt i hele EU. Og hvis man får indført konkurrencen med USA nu, så kan det jo nå at blive sjovt altså. Tidligere hed det EU, og når det så begynder at trænge sig på, hedder det nu USA.

Vi skal have lavet det her fælles i EU og have flyttet de dér omkostninger fra de trafikdræbte, fra skaderne, fra miljøet, fra støj osv. og over til forurenere. Om tallet så er 4 pct. eller 8 pct. af BNP, det kan sådan set være ligegyldigt i den her sammenhæng. Lad os bare komme i gang. Det var der jo enighed om at gøre, også fra DTL's side.

Jeg ved godt, at DTL så siger, at vi alligevel skal satse mere på vejene. På det punkt er de gammeldags. Forslaget går ud på, at vi skal have flere veje. Men på alle andre punkter synes jeg, at hr. Svend Heiselberg skulle lytte til, hvad der bliver sagt i den sammenhæng, og så være lige så realistisk, som DTL er, og måske så realistisk, at man oven i købet begynder at tænke på oldebørnene.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Hr. Svend Heiselberg plejer jo at være meget klar i mælet – det er jo en af de store kvaliteter ved hr. Svend Heiselberg – men denne gang synes jeg, at det er svært helt at gennemskue, hvor Venstre og hr. Svend Heiselberg egentlig står.

Kl. 14.45

På den ene side siger man meget klart, at man står bag anbefalingerne af, at vi skal styrke jernbanetrafikken i Europa, men når vi så kommer til de finansielle spørgsmål, nemlig hvor penge skal komme fra, erklærer man på den anden side, at man ikke tilslutter sig de forslag, som hvidbogen lægger op til, nemlig at man rimelig kontant benytter afgifter på veje – og eventuelt også på flybrændstof – til at finansiere de anlæg, der skal laves. For det er jo fuldstændig rigtigt, når hr. Heiselberg siger, at dette ikke er gratis, det koster investeringer. Det er også rigtigt, at man ikke kan lægge tingene over på jernbanerne, for der er tilstrækkelig kapacitet.

Mit spørgsmål til hr. Svend Heiselberg og også meget gerne til ministeren, hvis ministeren

har mulighed for at svare på det, vil derfor være: Hvor skal pengene komme fra, hvis ikke man følger de anvisninger, som hvidbogen kommer med, i forhold til afgifter og skatter?

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det er jo næsten foruroligende at tænke sig, at tiden ikke åbner mulighed for, at jeg kunne gøre hele min tale færdig, men det rigtig foruroligende er, at fru Margrete Auken står heroppe og siger, at hun stort set er enig i det, jeg har sagt. Men det må jo komme an på en prøve.

Jeg vil gerne sige til hr. Hedegaard, som spørger, hvor pengene skal komme fra: Der anvises jo flere muligheder, og der er jo altså flere steder i Europa, hvor man indkradser penge til tunneler og jernbaner og vejudbygninger. Det gør man på forskellig vis, og det gør vi også i Danmark, kan man sige, på en meget effektiv og belastende måde. Vi betaler rent faktisk for bilerne over 40 mia. kr. om året til statskassen, så vi betaler vores del for at få infrastrukturen bragt i orden. Og jeg må sige til hr. Hedegaard ...

Formanden:

Lidegaard.

Svend Heiselberg (V):

... hr. Lidegaard, at der skal ske en ændring, men så længe vi betaler mere end 40 mia. kr. om året, kan vi ikke sige, at vi ikke betaler for infrastrukturen i Danmark.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg kan så i hvert fald berolige hr. Svend Heiselberg med at sige, at jeg absolut ikke var enig i hr. Heiselbergs ordførerindlæg. Jeg håber dermed, at jeg i hvert fald har bidraget til at sikre hr. Heiselbergs fredelige nattesøvn.

Der var for meget asfalt, for meget liberalisering og for lidt miljø i hr. Heiselbergs tale.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg var godt klar over, at hvis hr. Heiselberg skulle til at udmønte, hvad det var, han havde sagt, så ville det straks gå galt.

Jeg ved ikke, om hr. Heiselberg har læst hvidbogen – nu nikker han – men så har han ikke læst den ret godt, for dér gøres der udtrykkelig opmærksom på, hvor store de eksterne omkostninger er, og eksterne omkostninger er altså også noget, man er skyld i, og der påfører vej-

transporterne altså et eller andet sted mellem 4 og 8 pct. af BNP på resten. Der er altså noget at komme efter.

Jeg vil sige til hr. Svend Heiselberg, at jeg da er enig i, at vi ikke skal skaffe pengene ved bare at indføre sådan nogle vejafgifter, som man har i Norge, for de er fiskale. Vi skal indføre nogle, der kan noget. De skal være store, for så begynder de at være miljømæssige. Det er jo pointen i det. Verdensbanken har lagt sådanne beregninger frem, og det er også det, der ligger i EU's hvidbog. Hvis først de bliver tilstrækkelig store og omfattende nok, begynder det at give omstillinger, og så begynder det at virke på, at man effektiviserer, og så kommer der altså penge ind, så man kan komme i gang med at gøre noget ved de store investeringer, som hr. Heiselberg med rette er bekymret for. Men vi har travlt.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg hører sådan set hr. Svend Heiselberg sige lidt det samme, som trafikministeren sagde heroppefra for lidt siden, nemlig at man principielt set er enig i, at man skal flytte dele af transporten fra vej over på jernbane og for den sags skyld også på søtrafik, men det er i og for sig lidt en gratis melding at komme med, det er en gratis omgang. Hvis ikke man også kommer med nogle bud på, hvordan det skal ske, så er det ganske gratis at erklære sig principielt enig.

Kl. 14.50

Det eneste bud, jeg hørte fra hr. Svend Heiselberg, var, at man ville liberalisere jernbanetrafikken yderligere. Jeg synes godt, der kan stilles krav om, at man kommer med nogle lidt mere konkrete svar på: Hvad skal vi gøre her i Danmark for at kunne leve op til at få flyttet en større del af trafikken fra vejtrafik over til andre former for transport?

Trafikministeren præciserede, at der var behov for at foretage nogle investeringer i jernbanen, for at den kunne blive ordentlig konkurrencedygtig. Men hvad er det for nogle investeringer, der skal foretages, og hvordan vil hr. Svend Heiselberg – og for den sags skyld trafikministeren, hvis han får lejlighed til at svare – leve op til de investeringer, når man samtidig nævner en lang række vejinvesteringer, som altså trækker den modsatte vej? Jeg vil gerne høre: Hvordan vil man egentlig få råd til de her jernbaneinvesteringer, når man bruger pengene alle mulige andre steder?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Hr. Svend Heiselberg nævner, at vi allerede har 40 mia. kr. i afgifter i Danmark. Nu gik mit spørgsmål sådan set på en eventuel fælles afgift på europæisk plan, som er det, hvidbogen foreslår.

Der vil jeg da gerne spørge hr. Svend Heiselberg, om han er imod en harmonisering af afgiftspolitikken på dette område i Europa som sådan.

Så er jeg i øvrigt glad for, at hr. Heiselberg selv kommer ind på konsekvenserne af hvidbogens anbefalinger i Danmark. Jeg er glad for, at det ligger hr. Heiselberg på sinde, at vi tager nogle konsekvenser af de anbefalinger, der er, og derfor forsøger at finde – ud over de 40 mia. kr. – finansiering til at udbygge jernbanerne i Danmark. Det hører jeg også meget gerne hr. Heiselbergs forslag til.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Til hr. Lidegaard: Jeg tror, jeg sagde, at det da var muligt, at der med tiden skulle findes en anden finansieringsform end den, vi kender i dag. Og så pegede jeg på, at i dag er det jo sådan, at vi finansierer infrastrukturen med over 40 mia. kr. i forskellige bilafgifter. Men det er klart, at hvis der skal findes en anden form for finansiering af infrastrukturen i Europa, så skal vi ikke fortsat betale 40 mia. kr. for at køre på de danske veje.

Så vil jeg gerne sige til hr. Homann: Jamen der er jo allerede sket en vældig liberalisering – den er endda sket under den socialdemokratiske regerings tid – vedrørende transport af gods på jernbaner. Længe før der blev tænkt på, at hr. Homann skulle i Folketinget, har man jo vedtaget store investeringer i nye tog osv. Så vi må sige, at inden for jernbanerne har vi jo rent faktisk gjort meget, men det er ikke ensbetydende med, at der er gjort nok.

Så forstår jeg, at fru Margrete Auken gerne vil have vejafgifter, men det skal ikke være vejafgifter som dem, man har i Norge. Nej, for i Norge indkradses man jo vejafgifter for at udbygge vejene. Det er jo en fornuftig måde at gøre det på. Vi var jo sammen i Norge; det husker fru Margrete Auken sikkert meget godt endda.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg kan godt høre, at der ikke er sket noget hos hr. Heiselberg. Der skal ikke være ændringer for noget som helst; vi skal have frie, hurtige biler til alle og især til sådan nogle som ham.

Jeg vil lige sige, at der er ét punkt, vi skal have slået fast – det gælder også lidt i forhold til ministeren – og det er, at liberalisering i og for sig er okay. Vi har ikke de mest fremragende erfaringer fra nogle af de lande, hvor man har gjort det, hvis man har vidtstrakt det. Men vi har jo selv støttet udlicitering.

Men det vigtige, hvis vi skal have jernbanerne til at fungere i Europa, er altså samarbejdet. Fru Anne Grete Holmsgaard sagde lige til mig, at vi skulle lave et »jernbanernes Schengen«, og det er faktisk et godt udtryk for, hvad det er, der skal ske her, sådan at vi får det, jeg havde nær sagt meget centralt styret også. For hvis det bliver ved med at være nationalt styret og vi skal klare den intereuropæiske transport, så går det altså galt.

Det er derfor, vi har bedt om også at få et transport-COSAC i EU, for at vi kan komme i kontakt med hinanden på de her ledder og kanter også, og det er altså det helt afgørende punkt.

Så det er ikke liberalisering – det kan vi også bruge, hvor det er hensigtsmæssigt – det er samarbejdet, og det er et meget stærkt og meget håndfast samarbejde, der skal til. Overnationale, centralistiske beslutninger, tak.

KL 14.55

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg må sige, at mine bange anelser viste sig at være fuldt ud begrundede, for det var åbenbart en gratis omgang fra hr. Svend Heiselberg om denne her principielle tilslutning til at flytte transporten over på jernbanerne. Jeg mener, hvis den række investeringer, som hr. Svend Heiselberg kunne line op, var, hvad den nuværende regering og Venstre vil gøre for at få jernbanetransporten styrket, så synes jeg, det ser sort ud, og så synes jeg, at det er en meget, meget principiel og meget, meget lidt reel støtte, man har til det udmærkede princip i hvidbogen.

Så jeg glæder mig stadig væk meget til at høre, om man har nogen som helst konkrete bud, eller det er fuldstændig gratis, at man tilslutter sig det her princip.

Formanden:

Så går vi videre i ordførerrækken.

Niels Sindal (S):

Det er spændende for undertegnede at få lov at diskutere hvidbog i dag her i Folketinget. Jeg har været med til at tegne linjerne i Europa-Parlamentet om selv samme emne bag grøn- og hvidbøger.

Det med at se transporten i Europa under et er ikke en ny idé. Det, der er godt, er, at vi nu har fået en hvidbog, som nyder stor tilslutning blandt de europæiske politikere. Men det blev også dengang drøftet: Hvordan omsætter vi nu de her gode tanker til virkelighed? Hvad er perspektiverne for den politiske proces? Kan vi gennem de nationale parlamenter bringe tanke-sættet ud i den virkelige verden? Der ser ud til, at vi er kommet godt i gang. Processen er i gang i hele EU, i mindre grad i ansøgerlandene.

Forespørgslen i dag er en god lejlighed til at skubbe den danske proces i gang, hvor vi måske kan søsætte egne initiativer, der understøtter den fælleseuropæiske målsætning og det vel at mærke med udgangspunkt i en balance mellem vækst, miljø og sikkerhed i transporten.

Som ministeren var inde på, har Danmark jo chancen for via formandskabet virkelig at sætte det på dagsordenen, for virkelig at forberede nogle initiativer, som foregriber nogle af de ting, vi allerede har hørt fra talerstolen og i debatten.

Jeg skal ikke her gentage diskussionen eller argumenterne omkring de tætpakkede motorveje, flaskehalse, CO₂ osv. Det er på dagsordenen i hele Europa; det er ikke en lokal debat.

Socialdemokratiet hilser hvidbogen meget velkommen og er enig i, at der ikke blot er brug for massive ændringer i den europæiske transportpolitik, men der er også brug – som det har været nævnt – for mere forpligtende samarbejde. Det er i virkeligheden her, om jeg så må sige, hele humlen ligger, for skal vi nå noget, skal det være slut med festtalerne. Som tidligere kommissær Kinnock altid sagde: Nu skal vi videre.

Vi tilslutter os de overordnede anbefalinger, der gives i hvidbogen, men jeg vil også understrege, at for os er transport en vigtig del af det indre marked, og at transport er en nødvendighed i et moderne samfund. Netop derfor har vi en forpligtelse til at indrette den så bekvemt som muligt for borgerne, men igen: med skyldig hensyntagen til princippet om bæredygtighed.

Der tales meget om at flytte gods og persontrafik fra vej til bane og hav. Når væksten vurde-

res til at være 3-4 pct. årlig frem til 2010, skal man måske ikke regne med at flytte særlig meget, men kan vi bare få væksten til at ligge på bane og hav, ja, så er meget vundet, når vi ser det i et tiårigt perspektiv. Det kunne være sjovt, om regeringen kunne komme med nogle konkrete initiativer frem til formandskabet netop på det område.

Flere europæiske høringer peger på, at transport er alt for billig, når man kan flytte en råvare fire gange, før den når frem til detaileddet, og endvidere at der til stadighed – i dette øjeblik f.eks. – er 30 pct. ledig kapacitet på de europæiske landeveje, fordi der kører tomme lastbiler og halvfylde lastbiler rundt, godstogene kører med for lav hastighed, håndteringsomkostningerne i havne og fragtceneraler er rasende store. Der er altså flere årsagssammenhænge, flere konkrete forhold, der gør, at EU reagerer.

Det kræver beslutninger og harmoniseringer og samarbejde. Det enkelte land kan ikke løse denne her opgave alene.

Kl. 15.00

Fælles udbygning omkring infrastrukturen, flaskehalse, og nu kommer der et indspark her: Bortset fra at diskutere Femern er det største problem med broens etablering måske ikke at få bygget den, men at komme forbi Hamburg. Flaskehalse omkring Hamburg, såvel med jernbane som på landevej, er efterhånden det største problem for Nordeuropa. Derfor kræver det altså, at vi diskuterer det i en europæisk sammenhæng.

Færdselsregler, fartgrænser, arbejdsmarkedsregler, køre-hvile-tid, der er nok at tage fat på.

Så er der en udfordring til regeringen. Når vejafgiften i Tyskland i år 2003 ændres, og den her eurovignet bliver til noget andet, ja, så står vi altså over for at skulle finde en anden samarbejdsform omkring vejafgiften. Skulle det danske formandskab ikke tage teten i denne sag?

Udviklingen for de enkelte transportformer, så de kan spille bedre sammen, er også en udfordring; det har været nævnt. Vi kunne udvikle jernbanenettet. Vi kunne udvikle søfarten.

Jeg vil godt give nogle eksempler på, at der er noget i gang, og at det kan lade sig gøre:

Udbygningen af den jernbaneinfrastruktur, der giver højhastighedstog, har faktisk reduceret flytrafikken fra storby til storby i Europa. Ideen med godskorridorer med forkørselsret vil reducere landevejstrafikken, kollektivtrafik reducere personbilantallet, mineraloliedirektiv osv. Der er mange ting.

Jeg vil slutte af med at sige til hr. Svend Heiselberg, at en ændring af trafikvaner, trafikstrukturer i Europa, sker ikke ved markedskræfterne alene. Man er nødt til at foretage en regulering.

Poul Fischer (DF):

»Den europæiske Transportpolitik frem til 2010 – Det svære Valg« er titlen på Kommissionens hvidbog. Titlen er velvalgt, for der er mange svære valg, der skal foretages for at opnå den mest optimale transportløsning med alle de parametre, der indgår.

Historien siger, hvor svært det har været at forudsige transportudviklingen og transportmængden, se bare på noterne for Storebælts- og Øresundsforbindelserne. Skal man ligeledes tage højde for påvirkningen fra de nye lande inden for EU, bliver det endnu vanskeligere.

Transport fylder meget i det økonomiske billede, da den udgør 10 pct. af BNP inden for EU. Det siger derfor sig selv, at valget af transportløsninger får store økonomiske konsekvenser.

Hvidbogen tager sit udgangspunkt i, at transportsystemet skal være bæredygtigt økonomisk, socialt og miljømæssigt, hvilket er et godt udgangspunkt.

Problemerne, der skal løses, er mange, og lad mig blot nævne, at den forurenende vejtransport, hvor godstransporten har en markedsandel på 44 pct. af den samlede godstransport, vil, hvis der ikke findes alternativer, kvantitativt stige med 50 pct. frem til år 2010. Der er en trafikalt overbelastning: 7.500 km af det transeuropæiske net har daglige trafikpropper eller køer. 20 pct. af jernbanenettet har flaskehalse, og det er en af mange årsager til, at jernbanenettet kun kan transportere gods med en hastighed på 18 km/t. Forsinkelse i den meget forurenende lufttransport medfører et stort overforbrug af flybrændstof, og bilparken i EU er tredoblet på 30 år, tillige med at personmobiliteten er forøget til det dobbelte. Dette er problemstillinger, som vi alle kender også i Danmark.

Kl. 15.05

Kommissionen lægger i hvidbogen op til flere forskellige løsningsforslag, men hovedkonklusionen er, at for at opnå en bæredygtig udvikling skal der skabes en bedre balance mellem de forskellige transportformer ved at overflytte transport fra den forurenende vejtransport til sø- og jernbaneforbrug, der er mindre forurenende.

Søtransportløsningen kombineret med multimodale transportløsninger i forbindelse med

nogle standardiserede lasteenheder kan være en vej frem til aflastning af det overtrafikerede vejnet. Men hvidbogens ambition om, at jernbanen skal transportere gods med en hastighed på 80 km/t., bliver svær at føre ud i livet, når man samtidig skal tænke økonomisk, og i hvert fald en løsning, man ikke kan klare på kort sigt, hvorimod jernbanens udbygning af højhastighedstog er et miljørigtigt projekt til aflastning af luftfartens korte og kortere ruter.

Kommissionen vil sætte mere gang i fuldførelsen af det transeuropæiske transportnet, hvilket til dato ikke er udbygget i den hastighed, der var planlagt, og det søges gjort ved at hæve støtten på enkelte projekter fra 10 til 20 pct. Dette gælder bl.a. en bro over Femern, og Dansk Folkeparti kan støtte sådan en etablering med fremmedfinansiering, og hvor de infrastrukturer, der hører til, indgår.

Kommissionen lægger op til, at trafikssikkerheden skal forbedres, antallet af trafikofre i 2010 skal halveres i forhold til i dag. Det er uhyggelig læsning, at over 1,6 mio. mennesker er blevet dræbt i trafikken siden 1970, men man skal her være opmærksom på, at halvdelen af de dødsfald sker ved uheld i byerne.

Kommissionen lægger op til en prissætningspolitik på transportområdet, hvor hver transportform betaler for brugen af infrastruktur samt betaler transportformens omkostninger til ulykker, luftforurening, støj og trafikal overbelastning, de såkaldte eksterne omkostninger; fair nok og adfærdsregulerende.

Hvidbogen lægger også op til en harmonisering af afgiftsstrukturen, hvilket er et godt forslag, men roadpricing i udvidet form begyndende med vejenes godstransport videreført af vejenes persontransport er dels omkostningsbelastende for yderligt beliggende lande inden for EU, dels hæmmende for mobiliteten i samfundet.

At der i hvidbogen yderligere lægges op til krydssubsidiering transportformerne imellem kan kun læses således, at vejtransporten skal medfinansiere infrastrukturen på jernbaneområdet, hvilket Dansk Folkeparti er imod. Hver transportform går for sig og bør sigte mod udvikling af ny teknologi til nedbringelse af de eksterne omkostninger.

Hvidbogen er ambitiøs læsning, der skydes lidt for meget med spredthagl, og derfor er den svær at få overblik over, men den indeholder mange tiltag til en videreudvikling.

Kaj Ikast (KF):

Fra Det Konservative Folkepartis side hilser vi hvidbogen velkommen. Men jeg undrer mig jo en lille smule, når jeg hører fru Margrete Auken her i dag med stor optimisme sige: Nu starter det.

For 10 år siden lavede vi det store jernbaneforlig i EU. Ministrene var enige, for en gangs skyld var vi alle enige. Dagen efter havde vi møde med alle direktørerne og generaldirektørerne, og hvad mødte vi? Hvert land kiggede på sit. Der vil jeg gerne sige, at jeg håber, at det denne gang begynder at virke, for der er gået 10 år, hvor politikerne var enige, men hvor det ikke har virket.

Hvis man kommer med tog op sydfra, venter man i Flensborg ca. 2 timer eller sådan noget i gennemsnit, hvis man ikke kører med et direkte tog, der kører op i Jylland. Så kan man stå og vente i 2 timer, og så kommer der et tog til Danmark, der kører op igennem Danmark og til København. Jamen det er så dårligt koordineret.

Hvad var det, vi sagde fra dansk side både i 1991 og 1992? Det var, at ikke alene skal vi have en aftale om trafikken, men hvad med sikkerheden, strømstyrke, således at vi kan betjene de forskellige systemer inden for jernbanerne?

Kl. 15.10

Når jeg nu læser her, at vi skal gå fra 8 pct. af godstransporten til 15 pct., så vil jeg gerne advare en lille smule imod alt for store klapsalver, for hvis vi ser på danske forhold, så vil det sige, at vi skal godt og vel fordoble antallet af skinner, vi har i Danmark. Det vil man kunne regne meget nøjagtigt efter. Selv når dobbeltsporet i Sønderjylland bliver færdigt, vil man se, at der skal investeres næsten 30 mia. kr. EU's teori om, at man skal køre 200 km/t. med højhastighedstogene, og at man skal have godstog, som kører på selvstændige skinneresystemer, vil betyde en investering på imellem 20 mia. og 30 mia. kr. I den størrelsesorden kommer det til at ligge.

Vi må tage den naturlige udvikling, som vi kan klare, for vi må jo trods alt tænke på, at siden 1970 er godsmængden på tog konstant gået ned, selv om vi har investeret både på den ene og på den anden måde.

Så fik jeg en belæring før om, at Øresund var en fejlinvestering. Jeg kan ikke forstå, at det skal komme fra SF. Det er en investering, hvor man har givet jernbanerne det bedst mulige betalingsystem, netop en fast betaling for de to systemer. Den ene side og den anden side af Sundet betaler et fast beløb, og så kan de selv opkræve, hvad de vil.

Det er lavet for at fremme jernbanetrafikken. Vi troede i prognoserne, at det skulle give 3 mio.- 3,2 mio. jernbanepassagerer over Sundet. Vi passerede de 5 mio. på det første år. Det er den største jernbanesucces, der endnu er lavet. Derfor forstår jeg ikke SF's kritik.

SF sagde dengang, vi byggede Øresundsforbindelsen, at der kommer så mange biler, at vi alle steder bliver kvalt i det, og at det var ikke nogen fremme af den kollektive trafik.

Det modsatte er sket, for vi lavede den rigtige løsning. Jeg vil oven i købet tillade mig at sige, at Danmark har været foran både med løsningen for Øresund og for Storebælt. Det er jernbanens to største succeser. Derfor er indtægten så stor i dag i DSB, hvis man ellers kører det nogenlunde fornuftigt.

Så taler man om Femernforbindelse. Jeg håber, den kommer, ellers får vi et helt andet problem, for så lever vi ikke op til aftalen fra 1992 om et toaksesystem igennem Danmark – en fra Hamburg til Århus, Aalborg, der så går ud til Vestkysten og til Frederikshavn, og en anden over Femern til Malmø og videre til Oslo og til Stockholm. Det er jo det, vi har forpligtet os til internationalt, og hvis man ikke vil være med til Femernforbindelsen, så får vi én akse, og det er op igennem Slesvig-Holsten og Sønderjylland.

Hvad sker der? Vi starter under Kielerkanalen. Så kommer der et rør mere. Så kører vi på 12 baner, 6 på hver side, så kommer vi ned på 4 baner, og så kommer vi til Danmark på 2 baner for autobaner. Det vil sige, at der kommer kødanelser uden lige, og det er mere forurenende end noget andet.

Hvad sker der på jernbanen? I den tid, der er gået, har vi forberedt, at når Øresund stod færdigt, skulle dobbeltsporet i Sønderjylland været klar til godstrafikken. Det er det ikke blevet. Man har altså ikke fulgt den udbygningsplan, som man egentlig havde tilbage fra først i 1990'erne.

Jeg tror, jeg vil stoppe her, jeg kommer jo tilbage med det om lidt, for jeg ved jo næsten, hvad fru Margrete Auken vil sige til mig.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Vi kunne jo have forebygget noget af det, hvis hr. Kaj Ikast ikke havde sagt det sludder, der blev sagt.

For lige at tage Øresund:

Vi støttede skam meget jernbanen på Øresund, og det, vi sagde om vejtransporterne, var,

at de ville enten blive en økonomisk eller en økologisk fiasko. Nu er de altså gået i rentefælden. Vejforbindelsen er gået i rentefælden. Det koster simpelt hen mere, vil jeg bare lige sige om det.

Storebælt er jo altså ikke bedre, end at den må krydssubsidieres. Det har vi i dag fået et svar fra trafikministeren om. 300 mio. kr. fra Banestyrelsen til Storebælt om året er ganske meget ud over det, der køres på den. Jamen det er et svar, der lige er kommet i dag. Så jernbanen er en kæmpe succes, og den bærer en del af det her.

Kl. 15.15

Lad mig så sige med hensyn til det, der skete for 10 år siden: Nu var jeg ikke i Folketinget på det tidspunkt, men faktisk nogle år før havde jeg været med til at fremsætte et forslag herinde om, at vi fik koordineret det europæiske jernbanesystem.

Jeg vil sige til hr. Kaj Ikast – han har jo også været minister, der er jo mange af dem – at det helt afgørende er, at en effektivisering ikke betyder, at man altid skal udvide skinneanlægget. Det er så hamrende ineffektivt sine steder nu, at det er et spørgsmål om, at man får organiseringen til at virke på de her punkter. Det er klart, at København-Ringsted skal udbygges, men ikke i den dér absurde S-tog til Roskilde-model, vi fik, og altså gerne for min skyld dobbeltsporet.

Lad mig så lige sige til allersidst, at TEN-nettet altså skal revideres, og det var vi langt med, inden vi fik regeringsskiftet, men det kan vi vende tilbage til.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Hr. Kaj Ikast påpegede, at det vil koste op imod 30 mia. kr., hvis vi virkelig skulle gøre noget ved skinnerne i Danmark. Det er jeg sådan set enig i, jeg tror også, at det er den størrelsesorden, vi snakker om. Nu får vi jo en redegørelse fra ministeren senere på året, hvor man kigger det hele efter i sømmene.

Det, der undrer mig lidt, er, at normalt plejer hr. Kaj Ikast jo ikke at være bleg for at snakke den slags beløb, hvis vi taler broer eller andre større anlægsinvesteringer. Det er jo nogenlunde det samme, vi snakker om, hvis vi skal have en Femernforbindelse. Det vil jeg ikke lige nu sige om vi bør have eller ej, hvis vi har et besluttingsgrundlag; det kommer senere i april.

Men jeg vil bare spørge, hvorfor det er så helt fuldstændig umuligt at forestille sig langsigtede større investeringer på jernbanen, der rent faktisk med sikkerhed vil give afkast og både bedre

økonomi, sikkerhed og miljø, når det åbenbart er meget let for hr. Kaj Ikast altid at stå bag broerne, der har nogenlunde den samme beløbsstørrelse.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det, der lægges op til fra EU nu, er fire forskellige hastigheder på samme togsystem, og det kan ikke lade sig gøre.

Hvis vi skal have tog, der kører 200 km/t., nogle, der kører 180 km/t., vi har godstogene på 80 km/t., og så har vi endelig slæbetogene eller forureningstogene, hvis vi skal køre med fire forskellige hastigheder, kan det ikke betjenes på det net, vi har, fordi alt er afhængigt af, at togene kører med samme hastighed, for at man kan få det gennemtræk, der skal være. Det er der altså ikke lavet om på, det vil jeg gerne sige helt nøjagtigt.

Det, der har været med til at finansiere, at vi har fået det løft i jernbanetransporten, har været bilerne, ja, det er bilerne, der betaler Øresund. I sin tid med Øresund kunne SF ikke forklare, hvor pengene kom fra. Det er bilerne, der betaler den store sum på Øresund, og den vil vokse for hvert år. Hvis man ser på månederne for øjeblikket, er trafikken stigende. Men det er ikke de store tal, som fru Margrete Aukens kolleger dengang sagde herinde. Jeg vil gerne sige, at hvis vi ikke havde gjort det med Storebælt og Øresund, så havde jernbanen ikke haft den succes i Danmark, som den heldigvis har haft.

Når jeg nu taler om de store investeringer, er det, fordi man har investeret for lidt i vejene i Danmark. Det har man reelt gjort. Jamen det, der giver forureningen, er jo, at folk holder i kø, og i de kommende 7 år vil vi komme til at holde endnu mere i kø selv på de danske motorveje.

Så vil jeg gerne sige om det langsigtede: Det er da givet, at vi er gået ind for langsigtet planlægning, det vil enhver broforbindelse være, men hvis vi ikke skaber broforbindelserne, får vi aldrig togene til at køre. Vi kan sagtens lave en bilbro, der kan forrente sig til enhver tid, det er ingen sag, men når jernbanen skal med over, så tager den 65 pct. af udgifterne. Sådan er de reelle tal.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg sidder og bliver helt betaget over de der tre biler på Øresund, der har betalt hele jernbanen. Det synes jeg er flot gået. Jeg tror ikke, at vi kan

få det regnestykke til at hænge sammen, men lad det nu være.

Jeg vil lige sige noget om højhastighedstog og det, der var med TEN-systemet, for hr. Kaj Ikast har ret i, at hvis man går ind med et højhastigheds-koncept og ikke får gjort noget, så vores godssystemer kommer til at gøre bedre, bliver det altså helt bizart.

Højhastighedstog var vi meget langt med i de forhandlinger, vi havde, hvor vi også havde Venstre og De Konservative med bl.a. til den høring, der var om elektrificering. Det blev slået meget fast, at det ikke er smart i Danmark, for toget når jo dårlig nok at stoppe, før det er ude af landet igen. Med hensyn til TEN er det jo os selv, der afgør, hvordan vi går ind i nettet, og sådan som det ser ud i nu i øjeblikket, er det altså tumpet, for nu at sige det sådan.

KL 15.20

Der har vi en højhastighedstogidé, og hr. Kaj Ikast beskrev glimrende et højhastighedstog, man kan se det sådan flintre ned igennem Jylland og bonk, og så tøv, tøv, tøv, tøv videre ned til Hamburg, og det bliver der ikke lavet om på.

Der vil jeg så godt lige sige, at Femern går jo også ind i det samme tøv, tøv-system, så det er ikke den vej, vi udbygger det. Den store prop ligger der, og der er ikke udsigt til den udbygning, der i givet fald skal være. Den må man lave østover.

(Kort bemærkning).

Niels Sindal (S):

Ja, fru Margrete Auken har næsten svaret, men jeg vil godt appellere til, at vi ikke tager alle de her tekniske udgaver af togforbindelser op i sådan en eller anden debat, hvor vi måske ikke kan overskue det, for der er jo ikke tale om, at man skal blande det hele i en stor pærevælling, som hr. Kaj Ikast var inde på. Man vælger højhastighed mellem nogle meget store byer i Europa, og så vælger man andre koncepter rundt omkring.

Det, jeg ville sige, var om det spørgsmål, der var oppe tidligere om koordinering. Jeg tror, det er utrolig væsentligt. Vi har noget i Bruxelles, der hedder Airtraffic Control. Vi kunne også inden for godset skabe det samme omkring jernbanenettet på europæisk plan.

På den måde tror jeg, at man kan komme videre, og jeg tror også, at teknologien, forskellige former for signaltjenester og ATC, gør, at man kan udnytte eksisterende skinnenet noget bedre.

Men jeg vil godt appellere til, at vi tænker lidt over hvidbogens tanker og lidt mere europæisk, for vi kan godt tage en debat om det danske jernbanesystem, men det mener jeg vi skal gøre en anden dag.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg sidder jo og bliver helt begejstret og varm om hjertet, når jeg hører hr. Kaj Ikast tale om behovet for investeringer i jernbanen og de store succeser, vi har haft. Det håber jeg også vil vise sig, når hr. Kaj Ikasts parti og trafikministeren skal udmønte det i konkrete trafikinvesteringer.

Jeg håber da, det vil vise sig, at når man skal til at prioritere, om man vil bruge en masse penge på, lad os sige en Femer Bælt-bro eller en motorvej mellem trafikministerens hjemby Vejle og Herning, vil man tage hr. Kaj Ikasts kloge ord til efterretning og sige, at måske skulle man bruge nogle af de dejlig mange penge på at få gjort det danske jernbanenet konkurrencedygtigt og få rettet op på de mangler, der er i jernbanenettet og de store investeringer, som hr. Kaj Ikast taler så varmt om.

Jeg vil håbe, at også hans parti og resten af regeringen vil lade sig bevæge af hans varme tale.

(Kort bemærkning).

Anne Grete Holmsgaard (SF):

Af hensyn til historien må jeg altså lige sige til hr. Kaj Ikast, at fru Margrete Auken og undertegnede har faktisk været nogle meget, meget seje forkæmpere for jernbanetransporterne over Storebælt. Oven i købet var det sådan, at det både var VS og SF dengang i 1985, der støttede det her. Vi kom så langt, at vi var lige ved at overtale Venstre, som jo altid gerne vil spare lidt på pengene, og det var vi enige med dem i, til at få lavet en ren jernbaneforbindelse.

De var meget charmeret af det, indtil det viste sig, lidt forbavsende eller ironisk, kan man sige, det foregik nemlig i en lufthavn i Nordjylland, at de fremtrædende Venstremedlemmer alligevel ikke turde, da det kom til stykket, fordi de ikke helt havde været i stand til på hjemmefronten at overbevise deres mager om, at det her var en genial løsning, hvad de godt nok selv mente det var.

Jeg tror egentlig godt, hr. Ikast kan huske historien, så jeg ville være lidt glad, hvis han kom herop og bekræftede, at sådan var det faktisk. Det er jo ikke så mange år siden.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

For at bekræfte, at der ikke er helt grønt deroppe endnu, vil jeg godt sige, at det er en sandhed med modifikationer, for den investering, der skulle have været, hvis man havde haft en ren jernbane, var en statsinvestering, som skulle have gået over 30 år. Altså selve tunnelinvesteringen til en ren jernbane var det jernbanen som helhed, der skulle betale.

En jernbane er altså en 65-pct.s-betaling af hele komplekset, vi har i dag, men indtjeningen ved bilerne f.eks. på Storebælt er over 65 pct. Så det, vi har fået lavet i dag, er som helhed en meget bedre forretning og i særdeleshed for jernbanen.

På Øresund ville det aldrig nogen sinde have kunnet betale sig. Med en betaling på 600 mio. om året kunne man ikke have betalt en jernbanetunnel. Man kan bare tage de beregninger, der ligger for den billigste løsning, det er Helsingør-Helsingborg, som dengang i 1985 var på 4,5 mia. kr. Ikke engang den kunne vi få afskrevet ved hjælp af jernbanerne alene; der skulle statspenge til. Det er forskellen i det her.

Kl. 15.25

Så vil jeg gerne sige til hr. Sindal: Der er desværre ingen rigtig koordination mellem jernbanerne og jernbaneselskaberne, som der er i luftfarten. Vi har kæmpet for det i flere år, det er ikke blevet til noget, men Danmark har været forholdsvis langt fremme.

Det, der er galt, er, at jo mere man presser og sætter afgifter på, eksempelvis i Tyskland, desto mere rammer det Norden, for vi ligger i yderområdet. Derfor skal vi hele tiden passe på, når man laver nye vignetordninger, for den vignetordning, vi har i øjeblikket, er faktisk en stor fordel for Danmark.

(Kort bemærkning).

Anne Grete Holmsgaard (SF):

Jeg må altså lige sige til hr. Ikast, at han husker forkert. Det, vi gik ind for og kæmpede for, var ikke sådan at sætte en stopklods i, så bilerne skulle over med færge. Nej, det var en biltogsløsning, som ville have medført, at både biler og togpassagerer var med til at finansiere det.

Det var en investering, der var billigere end den, man rent faktisk kom frem til. Så det var faktisk en fremragende model økonomisk set, og den ville oven i købet have betydet, at bilerne var kommet over stort set lige så hurtigt, som de gør i dag.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Lad mig føje til: for halv pris! De beregninger var jo noget af det, vi stod med dengang, og det var kun, fordi nogle fra Venstre ikke kunne overtale deres ægtefæller til, at de turde køre ned i sådan en tunnel med deres bil. Det var derfor, det ikke gik. Nå ja, men det var bare lige for at minde om det.

Så skal jeg da lige sige til den dér med, hvor meget der betales af bilerne, at i det svar, jeg i dag har fået fra vores nye trafikminister på spørgsmål 10, hvor jeg har spurgt, hvordan krydssubsidieringen er, hvis man tog Banestyrelsens bidrag og så sagde, at vi kun lod de tog, der kører over Storebælt, betale for Storebæltstroen. Hvor meget skulle de så betale? I øjeblikket betaler de 600 mio. kr., men så skulle de kun betale 300 mio. kr.

Det vil sige, at der går altså i øjeblikket et tilskud fra togene betalt i Sønderjylland og i Nordjylland og i Sydsjælland til Storebælt. Man kan sige, at det jo altid er en subsidieret transportform, sådan som det er, det ved vi godt. Men sådan som regnestykkerne ser ud nu, kunne den dér vejforbindelse altså ikke klare sig, hvis den ikke fik de penge.

Formanden:

Hr. Kaj Ikast, og det er jo stadig væk EU's fremtidige transport, det gælder.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Ja, det var nemlig der, hvor Danmark var foregangsmanden i finansieringen af de kombinerede løsninger, så bilerne betaler mest, og det gør de altså. Hvis fru Margrete Auken ser på regnskabet for Øresund, selv om der ikke er så mange biler i øjeblikket, og hvis fru Margrete Auken ser, hvad der betales for Storebælt, vil hun se, at de 1,16 mia. kr., som jernbanen oprindeligt skulle have betalt på Storebælt, blev sat ned til 530 mio. kr. og så dyrtidsreguleret. Derfor var det, der kom en anden finansieringsform ind i det.

Jeg indrømmer blankt, at en biltogsløsning er den billigste, hvis man får folk til at bruge den.

Anne Grete Holmsgaard (SF):

Ja, således påmindet af den høje formand vil jeg vende blikket mod EU.

Vi finder, at det er overordentlig positivt, at EU nu er kommet med en hvidbog om fremtidens transportpolitik. Det ville have været dej-

ligt, hvis den havde været der tidligere, men det skal man ikke klage over, man skal i stedet være glad for, at den er kommet nu.

Der er jo ingen tvivl om, at når vi ser på europæisk plan, har vi en situation, hvor vi har meget store områder med trafikforhold. Det er både på landjorden og i luften. Det er til skade for vores økonomier. Det er til skade for fremkommeligheden både for erhvervstransporterne og for persontransporterne, og så vil jeg sige, at der er en overordentlig stor fare for, at vi inden for EU ikke er i stand til at leve op til de forpligtelser, vi har sagt ja til i forbindelse med Kyotoaftalen og dens målsætninger.

KL 15.30

Hvidbogen ligger faktisk meget smukt i forlængelse af den rapport, der hed »Transport 2000«, som kom for over 10 år siden. Det var ikke en kommissionsrapport, det var ikke en egentlig EU-rapport, men en rapport udarbejdet af en mindre gruppe af højtplacerede personer, bl.a. deltog den tidligere industriminister Nils Wilhjelms i denne.

Det interessante ved den rapport var blandt andet, at den sagde, at det altdominerende problem på transportområdet er, at transporter simpelt hen er blevet for billige. De er blevet så billige, at transporter ikke længere er effektive, fordi man ikke udnytter transportsystemerne effektivt. Sagt på almindeligt dansk sjusker man med det.

Det er jo stadig væk et af de problemer, vi har, når vi kigger på, hvordan vi ikke kun af miljømæssige, men også af økonomiske hensyn skal have gjort vores transportsystemer mere rentable, end de er i dag.

Hvis jeg et øjeblik må kigge på koblingen mellem miljø og transport, er det helt klart, at både når vi kigger herhjemme, og når vi ser på fælleseuropæisk plan, men navnlig herhjemme, har vi i Danmark over en 20-årig periode formået at få afkoblet det, at økonomisk vækst også automatisk fører til øget energiforbrug. Det er faktisk noget af det, vi er meget kendte for i andre lande og meget berømmet for, for det er meget sjældent, at det lykkes at få lavet den afkobling.

Afkoblingen er imidlertid mislykkedes på transportområdet. Den er lykkedes på de andre områder, men den er mislykkedes på transportområdet, og derfor er det også sådan, at den største trussel mod vores hjemlige målsætning om at sænke CO₂-udslippet med 20 pct. inden 2005 ligger inden for transportområdet, fordi

transportområdet stadig væk vokser, og energiforbruget og CO₂-udslippet vokser nogenlunde i takt med, at transportområdet vokser.

Når man så kigger på det på europæisk plan, må man sige, at vi står i den situation, at transporterne ligger beslag på over 30 pct. af det totale energiforbrug inden for EU. Det er meget, og der er sket en vækst på 50 pct. i perioden fra 1985-2000. Hvis man fremskriver den, så står vi i den situation, at vi simpelt hen ikke kan magte vores miljømålsætninger, hvis vi ikke handler.

Så jo, jeg er da enig med ministeren i, at nedbringelse af miljøskaderne ved transporten skal gøres med omtanke, men det er sandelig også nødvendigt at handle. Det er ikke nok at tænke sig om, vi må simpelt hen også handle, og de hidtidige handlemønstre har simpelt hen ikke været tilstrækkelige. Vi bliver nødt til at handle mere effektivt på det her område og på alle områder.

Vi bliver nødt til at sætte ind gennem det, der hedder afgifter. Det kan så være, at man ikke kan lide at kalde det afgifter, men lad os så kalde det prisen på transport. Vi er simpelt hen nødt til at øge prisen på transport, fordi markedet ikke har gjort det af sig selv, for ellers kan vi ikke få en effektivisering.

Vi kan selvfølgelig godt arbejde med andre mekanismer for at få en effektivisering eller en optimering af transportmønstrene, men det bliver bare meget let bureaukratisk, og det tror jeg ikke den nuværende regering har en interesse i. Så prisen er faktisk et meget, meget effektivt middel til at optimere vores anvendelse af transport.

Det kloge er jo at gøre det på en sådan måde, så de afgifter, man vil lægge ind her – prisforøgelser i form af vejafgifter, og hvad det nu ellers er – bruges til at investere i at sikre, at vi kan flytte noget mere af transporterne, det er både gods- og persontransporter, over på bane og over på søtransporter, så vi kan få aflastet vejnettet og vi kan få aflastet transporterne i luften.

Martin Lidegaard (RV):

Transport i Europa og transport i Danmark er blevet to helt afhængige størrelser. Det er derfor afgørende, at vores fremtidige danske prioriteringer inden for trafikområdet bliver vurderet i både en europæisk og en national sammenhæng.

En fælles europæisk transportpolitik har altid været afgørende for udviklingen af det store marked i Europa. Det er blevet forudsat i Rom-

traktaten, som vi allerede har hørt i dag, men medlemslandene accepterede det først rigtigt efter vedtagelsen af Maastrichttraktaten, hvor der blev kvalificeret flertal på området, og hvor det kom på fællesskabets budget.

Kl. 15.35

Transportpolitikken har ikke desto mindre også altid indeholdt en række indbyggede dilemmaer, fordi ønsket om økonomisk vækst på den ene side stillede krav om hurtigere og billigere mobilitet, mens vi på den anden side også skal sikre, at mobiliteten, dvs. transporten, har en vis kvalitet og er miljømæssigt bæredygtig.

Derudover har Kommissionen netop i sin grøn bog om en europæisk strategi for energiforsyningsikkerheden gjort det krystalklart, at transportsektoren spiller en afgørende rolle, hvis vi skal vende vores store afhængighed af importerede fossile brændstoffer, og hvis vi ønsker et tåleligt niveau for europæisk energiforsyning.

Endelig har Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik frem til år 2010 også skullet tage hensyn til, at Den Europæiske Union inden for en kort årrække bliver udvidet betragteligt.

Hvidbogen falder som bekendt i fire hovedafsnit, der behandler henholdsvis justering af balancen mellem de forskellige transportformer, eliminering af flaskehalse, forbrugerne i transportpolitikken og styringen af transportens globalisering.

Der er ingen grund til her endnu en gang at gengive samtlige forslag, der efter vores opfattelse udgør et fremragende grundlag for den videre debat om prioritering af fremtidens transport i Europa. Jeg vil derfor i dag holde mig til de problemstillinger, som forekommer af særlig relevans for Det Radikale Venstre på baggrund af de mange mål, som transportpolitikken skal opfylde.

Her forekommer en ny prioritering mellem de forskellige transportformer helt afgørende. Væksten i vejtransporten, både for gods og personer, har styrket mobiliteten, men samtidig givet en række problemer for storbyerne, for miljøet, for forsyningsikkerheden og antallet af ulykker med personskade. Der er med andre ord ikke balance i de forskellige hensyn, som jeg netop ridsede op før.

Det Radikale Venstre ønsker ikke at hindre væksten i Europa ved at lægge skylden for alverdens ulykker på vejtransporten i de europæiske lande. Den øgede mobilitet er et gode, den

udstyrrer borgerne og erhvervslivet i Europa med en større frihed, men vi bliver nødt til at gøre vejtransporten mere markedsorienteret, så borgerne og virksomhederne rent faktisk betaler de reelle omkostninger, som bilismen koster i forhold til miljø og trafikikkerhed frem for f.eks. transport med tog.

Det kan ske ved en fælles forhøjelse af afgifter på benzin, det kan ske ved såkaldt roadpricing eller ved fælles europæiske afgifter på alle de europæiske motorveje, som hvidbogen anbefaler. I Det Radikale Venstre vil vi gå fordomsfrit til alle disse forslag.

Det kræver omvendt, at valgmulighederne for fremtidens transport reelt bliver større. Vi skal sikre, at borgerne og virksomhederne kan vælge mellem lige gode alternativer, når det drejer sig om vejtransport og andre transportformer; og det betyder, at jernbanerne skal være billigere og bedre, ikke mindst i fremtidens Europa.

Det må man så igen sikre, ved at arbejdet med interoperabilitet videreføres, så jernbanelinjet har de samme fordele, som vejnettet altid har haft. Nettet skal prioriteres højt i Europa, når det kommer til fremtidens investeringer, men det er bare en flig af det arbejde, der venter os, hvis vi vil gøre den europæiske jernbane til en succes. Det gælder også om at koordinere billetter og service. Målet for Europa må være at gøre togrejser udenlands lige så attraktive, som vi har gjort det med IC3-tog i Danmark.

Hvem skal så betale for alt dette? I Det Radikale Venstre er vi som sagt ganske positive over for de forslag, som hvidbogen anbefaler, og som i korthed handler om at bruge de midler, vi får, ved at tillempe vejtransporten til det virkelige marked, til at fremme den kollektive transport, så den bliver endnu bedre og endnu billigere, og så vi undgår, at indsatsen mod vejene får en urimelig social bagside.

Når vi så skal udbygge de europæiske jernbaner, bliver det væsentligt, at udbuddet af strækninger og øget liberalisering er med til at øge kvaliteten og økonomien i fremtidens togdrift. Det betyder ikke nødvendigvis, at de nationale selskaber ikke vil være de bedste til at drive driften, men det betyder, at vi skal have gang i konkurrencen.

Kommissionen har også en række andre forslag til at øge sikkerheden for Europas trafikanter:

I Det Radikale Venstre er vi enige i, at antallet af dræbte og kvæstede i trafikken skal ned. Der-

for er vi åbne for at diskutere harmonisering af vejskilte og signaler. Vi er åbne for at diskutere øget kontrol af både privat- og godsbilismen via sorte bokse eller fælles chaufførattester. Vi er villige til at diskutere, hvordan man sikrer sig, at køre- og hviletidsregler bliver overholdt, og hvordan man kan udveksle erfaringer og oplysninger mellem de europæiske lande.

Luftfarten befinder sig i en speciel situation i øjeblikket, men vi er også her villige til at se på Kommissionens forslag om liberalisering af lufthavnens tildeling af slots samt at se på sikringen af den civile luftfartstrafiksikkerhed.

Det Radikale Venstre ser frem til de europæiske og danske diskussioner om transport i Europa. Hvidbogen er et godt udgangspunkt for de videre drøftelser. Og vi ser frem til de forslag, der efterfølgende vil komme fra Kommissionen for at nå de mål, som vi er enige om.

Samtidig vil jeg også gerne understrege, at vi her i Danmark nu ikke bare skal læne os tilbage og vente på, at hvidbogen udmønter sig i konkrete forslag fra Kommissionen, tværtimod. Vi bør gå forrest og kæmpe for, at hvidbogens anbefalinger rent faktisk bliver til virkelighed så hurtigt som muligt, og vi bør starte hos os selv ved at styrke Danmarks eget jernbanenet, både for personer og for gods.

Kl. 15.40

I dag foregår 94 pct. af al transport i Danmark med bil. Bilen er en god opfindelse, men 94 pct. er for meget. Det er det, vi konkret forstår ved at tænke det europæiske og det danske niveau sammen. Når vi skal træffe beslutning om dansk transport i de kommende år, bør EU's hvidbog således stå som et fyrtårn i vores beslutninger om balance mellem bilerne og den kollektive trafik.

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes, at debatten i dag har været interessant at følge, bl.a. fordi den har fortalt noget om, hvordan partierne her i Folketinget fordeler sig i forhold til de hovedlinjer, der er i EU-debatten.

Hvidbogen er jo et, skal man sige, New Labour-projekt, altså et socialdemokratisk papir præget af den tankegang, som Tony Blair-regeringen har i England. Derfor er det i og for sig ikke overraskende, at de borgerlige ordførere er en lille smule fodslæbende i forhold til EU-projektet.

Det er heller ikke overraskende, at det er Socialdemokratiet og SF, der er vilde af begejstring over hvidbogen – jeg kan se, at SF's ordfører nik-

ker bekræftende – og fru Margrete Auken havde ligefrem et krav om centralistiske og overnationale EU-løsninger. Så det tegner jo et interessant mønster.

Fra Enhedslistens side har vi altid støttet forslag fra EU, hvis de var fornuftige. Det vil vi også gøre på transportområdet. Og nogle af de forslag, der er i hvidbogen, er vitterlig fornuftige, det kommer man ikke uden om. Dem vil vi også støtte.

Når vi ikke har kunnet være medforlagsstillere til det forslag til vedtagelse, som fru Margrete Auken har præsenteret sammen med Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre, er det, fordi det vitterlig ikke er særlig ambitiøst, og så undgår det at tage stilling til de virkelig dunkle og mørke sider ved hvidbogen.

Vi vil stemme for forslaget, for vi stemmer altid for den mindste forbedring i Enhedslisten, og der er forbedringer, hvis det forslag kunne gennemføres, men vi vil ikke være medforlagsstillere, dertil er ambitionsniveauet ikke højt nok.

Så er der også det problem, at der i et sådant forslag også burde være en klar afstandtagen fra den liberaliseringspolitik, som ligger i hvidbogen, og som er det, regeringen støtter i hvidbogen. Regeringen støtter jo, at der skal ske en omfattende privatisering af jernbanetrafikken.

Hvad bliver resultatet af den liberalisering på teleområdet, på postområdet, på alle de store infrastrukturområder, og nu kommer turen til jernbanesektoren? Ja, det bliver, at der bliver etableret nogle få monopollignende megaselskaber i Europa, som overtager markedet. Resultatet bliver ikke konkurrence.

I hvidbogen erkendes faktisk en lille smule det problem, at vi nu har fået skabt et marked, der vil føre til, at nogle få selskaber får en dominerende stilling på dette marked. Det er også en udvikling, vi vil komme til at opleve på teleområdet, på postområdet osv.

Når denne udliciteringsproces er afsluttet, vil de store æde de små – DSB vil f.eks. blive ædt af Arriva eller Deutsche Bahn – og så vil monopol-dannelsen betyde, at priser vil stige, togafgange falde væk, og forbrugerne, virksomhederne vil blive taberne, fordi godstransporten og passagertrafikken vil blive markant dårligere.

Det behøver man såmænd ikke at være nogen stor profet for at se, for når man privatiserer et marked og samtidig giver de største selskaber fri bane til at sætte sig på det og skabe monopoler, inviterer man til en ulykkelig udvikling.

Det er desværre perspektivet i hvidbogen ved siden at de gode ting, for der er gode ting. Og i princippet har fru Anne Grete Holmsgaard og fru Margrete Auken da ret i, at det ville være fuldstændig ideelt, hvis man havde et europæisk jernbanesystem, der var koordineret ud fra fornuftige principper.

Kl. 15.45

Problemet er bare, at det bliver de to-tre ejere, de private selskaber, som sætter sig på det, og som ikke vil have samfundshensyn som udgangspunkt for deres aktivitet, men profithensyn, der kommer til at koordinere dette jernbanesystem. Så bliver beslutningerne overladt til Deutsche Bahn og Arriva, og de kommer så til at foretage den koordinering på tværs af grænserne, som politikerne egentlig burde have ansvaret for. Og der synes jeg, at forslagsstillerne til det forslag, der ligger i dag, ikke rigtigt har erkendt, hvad det egentlig er for et mummespil, der foregår i EU.

Så derfor vil jeg alligevel slutte med at sige, at den der umådeholdne begejstring for EU-løsninger bør man i almindelighed være skeptisk over for. Når man går det nærmere igennem, viser det sig, at også på det her område er der brug for en sådan lidt mere nøgtern bedømmelse af tingene.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg tror, at hr. Keld Albrechtsen sammenblander privatiseringer og liberaliseringer. Altså vi støtter liberalisering, dvs. at vi støtter, at der bliver fri konkurrence på en helt anden måde, end der er i dag, på skinnenettet, fordi det vil styrke den kollektive transport.

Men det er ikke det samme som, at man skal lave det der Arriva-vrøvl, som vi har lavet nu. Man kan sagtens have offentlige selskaber til at gå ind og gøre det her. Sagtens og sagtens, altså vi står med nogle problemer, det vil jeg medgive ministeren, og når man nu har kvæjet sig i Trafikministeriet, hvad gør man så for at komme ud af det igen, når man selv sidder og ejer selskabet? Det er jo ikke nemt, og der må vi finde en model, så det der kan lade sig gi' sig.

Men det er altså netop ikke en engelsk model, der skal være i det her, det er meget tydeligt. Og jeg vil sige til hr. Keld Albrechtsen: Jeg synes faktisk, det er et meget krævende forslag til vedtagelse, vi har lavet. Jeg er selvfølgelig spændt på at høre regeringens svar på det, fordi de mål, der er i hvidbogen, ikke mindst vækstmålene, er

meget ambitiøse. De tager faktisk i denne her hvidbog miljøproblemerne og ulykkesproblemerne alvorligt.

Og derfor ved jeg ikke rigtigt, hvordan hr. Albrechtsen ville forestille sig, vi ellers skulle løse det, hvis ikke det skulle foregå i et måske ikke-lygefrem centralistisk, men i hvert fald et meget forpligtende samarbejde. Man kan ikke uden at gøre det på den måde.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jo, men hvor ambitiøst det så er osv. kan vi godt have en debat om. Der er altså en lidt forskellig vurdering mellem SF og Enhedslisten, men som jeg sagde: Vi stemmer for forslaget. Vi stemmer for forslaget, for hvor ambitiøst det så er, så er det dog i den rigtige retning, hvad der ligger i forslaget til vedtagelse fra de tre partier. Så det stemmer vi for.

Så vil jeg bare sige, at jeg simpelt hen ikke forstår, hvad fru Margrete Auken mener med fri konkurrence mellem nogle selskaber. Skal det så være sådan, at det ikke bliver Arriva, men at det godt må være Deutsche Bahn, der overtager det hele, så det bliver et marked, hvor der bliver konkurrence mellem nogle statselskaber?

Jeg kan sådan set ikke se, at det ændrer problemstillingen ret meget, hvis det bliver Deutsche Bahn, der sidder på det hele. Jeg tror, det er meget bedre med nationale, demokratisk kontrollerede jernbaneselskaber, som har et fornuftigt politisk samarbejde på tværs af grænserne.

Jeg er i øvrigt enig med fru Margrete Auken i hendes bemærkninger vedrørende Arriva-sagen her i Danmark. Den får vi lejlighed til at diskutere under en anden forespørgselsdebat, og der får ministeren en hel del at forklare, tror jeg nok.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Lige til hr. Albrechtsen om det der med liberaliseringerne: Skinnenettet skal være offentligt ejet. Og det siger jeg med en eller anden forunderlighed i øjeblikket, fordi Banestyrelsen er nogle klummerhoveder. Og til alle de der ting, som i øjeblikket rammer DSB, som får skylden for forsinkelser og ditten-dyppen-datten: Det er jo Banestyrelsen, det er jo ikke DSB.

Men ikke desto mindre er det kolossalt vigtigt, at ligesom vejene er offentlige, så skal skinnenettet selvfølgelig også være det. Og jeg mener også, at hvis det er den fri konkurrence, så er det da stik imod dele af den der privatiserings-

snak, for dér vil det blive monopoldannelser. Det ser vi en række steder.

Kl. 15.50

Så derfor skal vi selvfølgelig gå ind og spørge: Hvordan kan vi bedst gøre det? Altså DSB må for min skyld meget gerne have en meget stor del af det, det er vigtigt at have et godt DSB, men det har været fint i det her forløb, vi har set omkring den jyske udlicitering, at vi har fået vist de reelle omkostninger, og at vi har fået DSB til at komme med noget. At så regeringen ikke synes, at vi skal slippe så billigt, som der var lagt op til, er jo en anden side af sagen. Selv i worst case for DSB ville det være ret meget billigere end Arriva-forslaget. Men det er sådan en speciel model, man har i regeringen, man siger: Det skal gøre ondt det her, så det skal være dyrt!

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Ja, jeg ville jo mene, at selve sygdommen består i udliciteringer. Det var udliciteringen, der førte til problemerne. Men det får vi som sagt en debat om.

Det, som jeg ønskede at forholde mig til i forhold til debatten i dag, er, at en vigtig del af Europa-Kommissionens projekt er jernbaneliberaliseringer. Der ligger faktisk et lovforslag til behandling i EU's Ministerråd vedrørende liberalisering af passagertransporten. Det er et overordentlig dårligt forslag. Jeg kan se, at det mener SF også, og det er jeg glad for at SF mener... Det mener SF *ikke* er dårligt? Ja, men altså vi har en del at diskutere, kan jeg høre. Men jeg tror nok, det måske ligger på kanten af debatten i dag, så jeg vil standse den diskussion her. Den får vi jo så lejlighed til at vende tilbage til.

Tove Videbæk (KRF):

Hvidbogen om EU's transportpolitik giver et overblik over den trafikale situation i Europa, kommer med nogle løsningsmodeller og er et godt input i den trafikpolitiske debat.

Hvidbogen afslører, at der på nuværende tidspunkt er enorme trafikale problemer i EU, således er 10 pct. af vejnettet dagligt er fyldt af trafikpropper og bilkøer, 20 pct. af jernbanenetten er at betragte som flaskehalse, og 30 pct. af alle fly har en forsinkelse på over 15 minutter. Alle disse flaskehalse og trafikpropper og forsinkelser er uhyggeligt kostbare rent ressourcemæssigt, både hvad angår økonomi, miljø, tid og meget mere. Og alle prognoser siger, at trafikken vil fortsætte med at stige fremover.

Hvidbogen påpeger, at løsningen ikke alene er udbygning, men også effektivisering og harmonisering af regler og omkostninger for at gøre det åbne marked til et mere frit marked, hvor både aktører samt udbydere har klarhed over hele markedet på lige vilkår.

Hvidbogen kommer med en lang liste med forslag til initiativ og løsning af problemerne på området. Nogle er vi enige i, og nogle er vi mindre enige eller uenige i.

Hvidbogen fokuserer bl.a. meget på jernbane-transporten. Modernisering og effektivisering bør baseres på intern konkurrence mellem aktørerne, og enhver tilgang vil kunne styrke denne effekt eller proces, siger man.

Intentionen på dette punkt er bl.a. udbygelse af jernbanelinjer udelukkende til godstransport nogle steder og yderligere udbygning af jernbanenettet i øvrigt.

Det er lettere sagt end gjort, sagde trafikministeren i sit indlæg, og det har han jo så inderlig ret i. Når vi ser, hvilke problemer vi har bare med jernbanenettet i vores lille land, så er det ikke noget, der løses med et snuptag i det øvrige Europa som helhed, men vi er helt enige i prioriteringen.

Vedrørende søtransport mener hvidbogen, at vi skal styrke den uudnyttede ressource, der er inden for søtransport, og det er jo helt fint på lange strækninger mellem kontinenter eller fra syd til nord eller fra øst til vest på et kontinent. Men mellem Aalborg og Nørre Sundby eller mellem København og Køge ville det nok være mindre fornuftigt.

Ud fra Kristeligt Folkepartis synspunkt er det faktisk den tredje del af rapporten, der kommer med de mest interessante pointer. Det er her, vi har de menneskelige aspekter i trafikken. Her tænker vi især på den personlige sikkerhed og omkostningerne i form af tilskadekomne og dræbte i trafikken, men også den miljørelaterede del af trafikudspillet.

Trods det, at hvidbogen erkender vigtigheden omkring den personlige sikkerhed og også har en målsætning om halvering af antallet på 40.000 trafikdræbte årligt inden 2010, virker dette afsnit ikke særlig ambitiøst. Hvidbogen siger bl.a., at en havarikommission for vejtrafikulykker vil man gøre brug af eller få i gang på *længere* sigt.

Kl. 15.55

EU vil gerne harmonisere nogle sanktioner og visse love på det her punkt vedrørende f.eks. promillegrænser og regler om sikkerhedsseler.

Vi synes ellers, at med 40.000 trafikdræbte om året var der god grund til i en fart at se at komme i gang på det her område.

I Skandinavien er tallet på trafikdræbte lavt i forhold til andre steder i Europa. I Danmark taler vi om ca. 500 trafikdræbte på 1 år, men det mener vi også i Danmark er 500 for meget.

40.000 trafikdræbte på 1 år. Jeg blev rystet, da jeg så tallet første gang. Det er, som hvis befolkningen i en stor provinsby blev udslettet hvert år. Det er grueligt, det er grusomt! Jo, der er god grund til, at der kommer kraftige initiativer i gang på det her område hurtigst muligt. Og vi håber faktisk, at Kommissionen bliver mere ambitiøs på det område.

Hvidbogen er trods skønhedspletter et vigtigt input i den trafikpolitiske debat, som det er sagt tidligere, og fra Kristeligt Folkepartis side ser vi både frem til og frygter de konkrete forslag, der kommer på baggrund af denne.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg vil gerne starte med at takke Folketinget for en god debat. Det synes jeg det har været og at det er. Jeg synes, der er sagt mange kloge ord, jeg synes også, der er sagt nogle, der er mindre kloge. Jeg kan i hvert fald sige, at debatten har inspireret mig meget, og at jeg glæder mig til, at vi skal arbejde videre med hele den her problematik. Jeg er også glad for, at mange medlemmer har deltaget i debatten.

Der er to bemærkninger, jeg lige skal starte med at sige. Jeg hørte den meget spændende dialog, der var mellem hr. Kaj Ikast og fru Anne Grete Holmsgaard, og der var jeg temmelig glad for, at vi fik en god løsning over Storebælt; det er jeg taknemlig for.

Så skal jeg sige som en grundbemærkning, inden jeg kommenterer de enkelte indlæg – og jeg tror, Folketingets formand vil give mig ret i, at det er passende, at jeg ikke tager hele Arriva-debatten op, selv om nogle er begyndt at diskutere den i forbindelse med deres indlæg – at jeg glæder mig umådeligt til, at jeg i Folketingets Trafikudvalg skal svare på de masser af henvendelser, jeg af gode grunde ikke har kunnet svare på endnu, fordi jeg ikke må. Det ser jeg meget frem til. Og jeg ser også frem til den debat, vi skal have i Folketinget om Arriva, og dermed skal jeg ikke sige mere om det.

Med hensyn til forslaget til vedtagelse kan jeg sige, at det kan regeringen ikke støtte. Det er efter vores opfattelse præget af en alt for unuanceret tilgang til transport- og miljøpolitikken og

hviler på det grundsynspunkt, at transport kun er et problem. Det er tværtimod både min og regeringens opfattelse, at mobilitet er et gode, som skaber meget store værdier for vores samfund.

Jeg synes også, at debatten med rette kan siges at være et forsøg på at nuancere, men jeg synes ikke, det lykkes for alle partier. Det er, som om nogle vil have, at transport skal være et enten-eller. Jeg ser transport som et både-og, og sådan vil det være i fremtiden. Jeg har også noteret mig bemærkningerne om liberalisering og udlificering. Der er flere, der har bemærket, at det er en god idé.

Fru Margrete Auken indledte, naturligvis, da hun er forespørger, og fru Margrete Auken har det grundsynspunkt, kan jeg forstå, at vi alle sammen er klummerhoveder. Det er sådan et morsomt ord. Det var Trafikministeriet, der var klummerhoveder, det var Banestyrelsen, der var nogle klummerhoveder og, ja, man må jo bruge det ordvalg, man nu synes er det rigtige, det skal jeg ikke kommentere. Jeg mener så ikke, det måske er så velegnet i en debat som denne her.

Jeg ved ikke, om jeg også var et klummerhoved, men fru Margrete Auken sagde, at jeg ikke havde sagt så meget. Jeg udnyttede min taletid fuldt ud, og man kan så forholde sig til, om man kan lide det, jeg har sagt, eller ej. Jeg kunne jo også spørge, om man har lyttet tilstrækkeligt til det, der blev sagt. Der var faktisk et meget godt indhold i min tale efter min egen overbevisning.

Femernforbindelsen har også været inde i debatten her, og det lød, som om fru Margrete Auken sagde, at der ikke skulle være økonomi i Femernforbindelsen. Men det er regeringens hensigt, at der skal være økonomi i den. Det kan jeg så sige.

Går jeg videre i ordførerrækken, så havde hr. Svend Heiselberg et godt indlæg, som jeg takker for. Hr. Svend Heiselberg er meget positiv over, at vi styrker jernbanetrafikken i Europa; det er jeg enig i.

Kl. 16.00

Jeg skal ikke forsøge at give Folketingets medlemmer karakter, det vil jeg betragte som direkte upassende, men hr. Niels Sindal fra Socialdemokratiet kom med et godt og konstruktivt indlæg, som jeg synes bar præg af stor indsigt i problemerne også med den baggrund, hr. Niels Sindal har i Europa-Parlamentet, hvor han har været med til at arbejde med disse ting. Det takker jeg for. Hr. Niels Sindal siger, at processen er i gang i hele EU, og det er rigtigt.

Jeg tror også, at det rigtigt, som hr. Sindal sagde, at når Danmark får formandskabet, så har vi gode muligheder for at præge udviklingen. Desuden er hr. Niels Sindal ligesom de øvrige ordførere enig i hvidbogens mange anbefalinger.

Endelig sagde hr. Niels Sindal det, som jo er hele nøglen i det, vi her diskuterer, at det enkelte land ikke kan løse disse opgaver alene, og mere kort og præcist kan det efter min opfattelse ikke siges.

Jeg takker for hr. Poul Fischers indlæg. Tak for støtten til oplægget til Femernforbindelsen. Vi er jo slet ikke begyndt på det endnu, men jeg takker alligevel for indlægget, det var et dejligt tilsagn at få.

Hr. Kaj Ikast byder også hvidbogen velkommen og går meget ind i de historiske betragtninger. Jeg har med stor glæde lyttet til den meningsudveksling, der var omkring den.

Fru Anne Grete Holmsgaard takkede også og var glad for hvidbogen, talte om forstoppelser i systemerne, og det er jo rigtigt. Det kan man ikke komme uden om. Det er der hele vejen igennem, og det er jo noget af det, hvidbogen forsøger at tage højde for.

Hr. Martin Lidegaard var positiv over for hvidbogen, og det var fru Tove Videbæk også; hun roste direkte hvidbogen og var inde på det meget væsentlige om de menneskelige aspekter og miljøproblemerne. Det mener jeg også at jeg tog højde for i mit indlæg, for det er naturligvis korrekt, at miljøet er meget vigtigt, og det er også lige så korrekt og indiskutabelt, at 500 dræbte mennesker i Danmark er 500 for meget. Det er jeg fuldstændig enig i.

Jeg vil gerne takke for debatten, og jeg vil også gerne sige, at regeringen ikke føler, at dette er afslutningen på en debat om hvidbogen. Jeg betragter denne debat som indledningen til en debat om den fremtidige transportpolitik i Europa, og regeringen håber, at alle Folketingets partier vil bidrage meget aktivt.

Miljøministeren (Hans Christian Schmidt):

Der har været et par spørgsmål med hensyn til miljø- og sundhedshensyn i transportsektoren set i lyset af EU-politikken, og derfor vil jeg lige kort – ud over at jeg selvfølgelig er enig med det, som trafikministeren har konkluderet – sige, at regeringen er meget opmærksom på de vigtige skridt, der er taget i EU for at sikre en bæredygtig transportsektor og for at indarbejde miljøhensyn i transportsektoren. Her tænker jeg ikke mindst på stats- og regeringschefernes kon-

klusioner på Det Europæiske Råds møde i Göteborg i juni 2001 og Helsinkistrategien fra 1999 om integration af miljøhensyn i transportsektoren.

Et af de vigtigste budskaber fra Göteborgmødet er, at der er behov for at bryde sammenhængen mellem den økonomiske vækst og væksten på transportområdet og dermed miljøbelastningen.

Et andet vigtigt budskab er, at priserne på transport i højere grad skal afspejle de omkostninger, som transporten påfører samfundet.

Tredje vigtige budskab er, at der er behov for en omlægning fra vejtransport og luftfart til mere miljøvenlige transportformer som skib og tog, hvilket trafikministeren også var inde på i sin tale.

Jeg vil gerne understrege, at regeringen bakker op om disse principper og vil arbejde for, at de udformes, så der opnås en reel forbedring af miljøet på en omkostningseffektiv måde.

Jeg har stor tiltro til, at den teknologiske udvikling kan bidrage væsentligt til, at målsætningerne i Göteborgkonklusionernes bæredygtighedsstrategi kan opfyldes.

EU har allerede medvirket til at fremme en mere miljøvenlig teknologiudvikling inden for biler og ikke mindst brændstoffer. Jeg har derfor ganske store forventninger til, at vi kan komme langt, ved at EU stiller højere miljøkrav til transportmidlerne og deres drivmidler. Erfaringen har vist, at det er helt centralt både at fremme den teknologiske udvikling og den faktiske anvendelse af den ny teknologi.

Kl. 16.05

Regeringen står altså solidt bag EU's bestræbelser på at indarbejde miljø- og sundhedshensynet i bl.a. transportsektoren. Det er som bekendt et arbejde, der udspringer af Amsterdamtraktatens artikel 6, som handler om integration af miljøhensyn i de øvrige sektorer. Arbejdet har først og fremmest givet sig udslag i Cardiffprocessen, som bl.a. har resulteret i Helsinkistrategien.

Jeg vil gerne her til slut understrege, at regeringen er meget bevidst om sit internationale ansvar vedrørende miljø og sundhed på transportområdet. Danmark vil yde sit til EU's videre arbejde med bæredygtig transport, men naturligvis må regeringen først vurdere Kommissionens udmøntning af de forskellige målsætninger, før den kan lægge sig fast på en endelig holdning til konkrete forslag.

(Kort bemærkning).

Anne Grete Holmsgaard (SF):

Jeg synes, at det var overordentlig positivt, at ministeren sluttede sit indlæg med at sige, at han ikke tog denne her debat som afslutningen på en debat om hvidbogen, men derimod som indledningen til en debat. Indirekte er det vel næsten også det samme som at sige, at regeringen faktisk godt kan tilslutte sig det forslag til vedtagelse, der ligger, som jo faktisk er et forslag, hvor man ser fremad og fortsætter en debat om, hvordan vi håndterer de problemer, der er på transportområdet.

Men så vil jeg også godt sige, at hvis det var SF, ministeren havde i tankerne, da han sagde, at der var nogle, der i debatten havde givet udtryk for, at transport ikke er et gode, så vil jeg gerne sige, at det kan ikke have været SF. Vi betragter transport som en nødvendighed og som et gode.

Det, vi ikke betragter som et gode, er den situation, vi står i både i Danmark og i hele Europa og har stået i i mange år, hvor vi ikke har formået at nedbringe miljøbelastningen fra transporterne, men faktisk kan se, at disse stiger meget, meget voldsomt og dermed fuldstændig truer med at kuldaste vores fælles miljømålsætninger. Og vi kan se, at de også har en økonomisk skadelig effekt på udviklingen i vores samfund.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Trafikministeren sagde, at regeringen ikke kunne støtte det forslag til vedtagelse, der ligger fra Socialdemokratiet, De Radikale og SF. Skulle det forstås sådan, at regeringen vil stemme direkte imod det? Det vil jeg godt spørge ministeren om.

Det er jo et meget beskedent, lille forslag. Det er så beskedent, at Enhedslisten i og for sig godt kunne have ønsket sig, at det var noget mere vidtgående. Men hvis man giver det signal, at man direkte stemmer imod det forslag, så er det jo ensbetydende med, at man melder ud, at den danske regering agter at møde tomhændet frem, når man overtager formandspladsen i EU. Det synes jeg godt nok ikke er ret klogt for nu at sige det mildt.

Men jeg synes, at jeg hørte det sådan, at regeringen ville stemme imod forslaget til vedtagelse. Det vil bringe den danske trafikminister i en meget dårlig udgangsposition før overtagelsen af formandsstolen i EU.

Margrete Auken (SF):

Jeg vil selvfølgelig gerne starte med at sige tak, fordi man siger, at man støtter EU's hvidbog. Og jeg undskylder meget, jeg kan ikke lære at snakke folketingsprog, jeg snakker dagligsprog. Jeg troede sådan set, at trafikministeren var klar over det, men hvis jeg stadig væk sårer nogen ved det, vil jeg undskylde mange gange. Det skal aldrig ske mere – nej, det kan jeg for resten ikke love, for jeg snakker almindeligt.

Så lige for at følge op på det, som ministeren sagde om, at vi var enten-eller. Det forstod jeg simpelt hen ikke, der har ikke været noget sted, hvor vi har sagt det. Vi har stort set ligget fuldstændig inden for hvidbogen i alt, hvad vi har sagt. Vi har haft nogle danske diskussioner, men det er også en del af hvidbogens problematik.

I forlængelse af det, som hr. Keld Albrechtsen sagde, var jeg faktisk meget chokeret over, at man bare afviser vores forslag til vedtagelse, for det ligger fuldstændig inden for hvidbogen. Der er intet i vores forslag, der ikke er indeholdt i hvidbogen. Og jeg var lige så glad som fru Anne Grete Holmsgaard, for hvis man går op og siger, at man tager hvidbogen alvorligt, og man støtter dens mål, så er det en åbning til en videre debat, og det sagde både miljøministeren og trafikministeren.

Kl. 16.10

Så siger man, at man ikke kan støtte den, fordi den er alt for vidtgående. Jamen hvidbogen er jo vidtgående. Hvidbogen er faktisk et meget stort skridt fremad i forhold til det, vi har oplevet tidligere i de her sammenhænge. Derfor er den banebrydende, og derfor er den en debat værd.

Derfor er det fortvivlende, at regeringen ikke mener, at det her er noget, der skal tages alvorligt, og det er fortvivlende i det videre perspektiv – også med henblik på formandskabet – at når det kommer til bare så lille et stykke som at støtte et forslag til vedtagelse, hvor vi tager hovedprincipperne i denne her hvidbog og lægger dem frem, så siger man, at det stemmer vi bare imod.

Så er signalet: Niks, vi vil ikke tage hvidbogen alvorligt, og vi har ikke tænkt os at gøre noget som helst, der følger op på den. Ellers kunne man have foreslået, at vi kunne lave det og det om, men jeg ved ikke, hvor det er, vores vedtagelse ikke ligger på linje med hvidbogen.

Jeg tror ikke, at jeg kan få miljøministeren til at svare på det – det var ellers den samme pointe dér – men så vil jeg godt spørge trafikministe-

ren: Hvor bryder vores forslag med hvidbogen? Vi støtter hvidbogen, og vi er meget kedede af, at regeringen med sin slutbemærkning om at stemme imod tilkendegiver, at det gør regeringen alligevel ikke.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. V 2 af fru Margrete Auken (SF), Niels Sindal (S) og Martin Lidegaard (RV) (se foran) forkastedes, idet 46 (S, SF, RV, EL og KRF) stemte for og 58 imod (V, DF og KF); 1 (Tove Videbæk (KRF)) stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 44:

Forslag til folketingsbeslutning om opfordring til at trække aktstykke nr. 57 om et udredningsarbejde vedrørende en Cityring som metroløsning tilbage fra Finansudvalget.

Af Margrete Auken (SF), Aage Frandsen (SF) og Ole Sohn (SF). (Fremsat 8/1 2002).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Trafikministeriet har fremsendt et aktstykke om, at der udføres et udredningsarbejde inden for 10 mio. kr. vedrørende mulighederne for at etablere en ringbane som metroløsning mellem City, Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg og Vesterbro. Samme aktstykke har været fremsendt til Finansudvalget af den tidligere regering, men nåede ikke at blive behandlet færdig inden valget.

Aktstykket har været grundigt behandlet. Der har således været afgivet 23 spørgsmål og svar. SF har begæret sagen behandlet i salen, og repræsentanter for SF har fremsat beslutningsforslag om, at aktstykket trækkes tilbage fra Finansudvalget.

Jeg er tilfreds med denne mulighed for at reducere for det foreslåede udredningsarbejde, som regeringen vil gennemføre sammen med Københavns og Frederiksberg Kommuner samt HUR og med Ørestadsselskabets tekniske assistance. Baggrunden for aktstykket er aftalen af 15. juni 2001 mellem den daværende regering og Københavns og Frederiksberg Kommuner om kommunernes økonomi for 2002.

Aftalen bygger bl.a. på den beskrivelse af Cityringen, som er indeholdt i undersøgelserne i HT og Trafikministeriets Projekt Basisnet, der indikerer, at en udbygning af metroen med en Cityring ville give den største forbedring af den kollektive trafikbetjening i hovedstaden, dvs. City, Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg og Vesterbro.

På baggrund heraf har et projekt, der alene indeholdt en metroring og etaper heraf, været undersøgt i Trafikministeriets udvalgsarbejde »Grundlag for trafik- og miljøplan i hovedstadsområdet«. Dette er lavet i tæt samarbejde med de nævnte kommuner og HUR. Basisnetprojektet undersøgte meget omfattende det kollektive net og belyste ligeværdigt tre forskellige alternativer til kollektiv trafikbetjening i det centrale København, nemlig metro, sporveje/letbane og hyppig busbetjening.

Kl. 16.15

Den kommende undersøgelse af en Cityring som metroløsning sker altså på baggrund af undersøgelser, der har indeholdt forskellige alternativer til metro i de indre bydele. Parterne har aftalt, at Ørestadsselskabet, der besidder ekspertisen på området, skal forestå de tekniske undersøgelser og samtidig afholde omkostninger til udredningsarbejdet på 10 mio. kr. Der er udelukkende tale om yderligere undersøgelser, og en eventuel fremtidig beslutning om en egentlig projektering af metroløsningen må indgå i den samlede vurdering af den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Jeg har i øvrigt noteret mig, at Københavns Borgerrepræsentation har besluttet, at Københavns Kommunes forvaltninger skal fremkomme med forslag til, hvordan en undersøgelse af mulighed for sporbusser kan gennemføres.

Efter forslagsstillernes opfattelse er der i aktstykket på en række områder foretaget en fortolkning, der ligger ud over aftaleteksten. Forslagsstillerne finder, at dette hindrer, at der tilvejebringes et solidt politisk beslutningsgrundlag, hvor der sammenlignes forskellige udbygningsalternativer for den kollektive trafik i Kø-