

Svend Heiselberg (V):

Jeg skal afstå fra at beskrive min opfattelse af, hvordan det foregår i fru Margrete Auken's hoved.

Men indledningsvis vil jeg gerne sige tak til ministeren for handlingsplanen, som jo er en lang række opremninger af nogle spørgsmål, som vil rejse sig i fremtiden. Og så er det jo politikernes opgave at vurdere de ekspertvurderinger, der er indbygget i den handlingsplan, som vi skal diskutere i dag.

Lad mig sige til indledning, at når man skal anlægge en vurdering af transportudviklingen med respekt for energi og miljø, må vi anskue problemerne ud fra en international synsvinkel. Derfor betragter jeg også handlingsplanen og debatten som råd og vejledning for de synspunkter, regeringen skal forsøge at gøre gældende bl.a. i det europæiske forum.

Danmark kan ikke føre en isoleret politik om de her omhandlede spørgsmål, og det er klart, at når vores samlede transportsektor sluger 15-20 pct. af det samlede energiforbrug, er det noget, vi skal være optaget af. Derfor er forureningen, som der også gøres meget ud af i handlingsplanen, en vigtig opgave at beskæftige sig med.

Vi har jo allerede taget en lang række initiativer på området, eksempelvis nye IC3-tog, præmiering for brug af blyfri benzin, vedtagelse af lov om påbud af katalysatorer, forbedring af vort vejnet med omfartsveje, således at trafikken ledes uden om byerne. Vi har indført betydelige krav for udledning og bortkastning af affaldsstoffer såvel i det åbne farvand som i vore havne.

Vi er åbne over for at følge investeringer op, således at DSB kan udnytte det forspring, de har fået i forbindelse med bygningen af Storebæltsforbindelsen. Vi er åbne over for, at der i europæisk sammenhæng kan ske en udvikling af transporten på bane såvel af gods som af personer. Men lad mig tilføje, at Danmark har en dygtig og god privat transportsektor, som vi ikke ønsker skal blive ødelagt af luftige rapporter, og jeg vil gerne her benytte lejligheden til at opfordre både DSB og den private transportsektor til at søge et samarbejde i større omfang.

Jeg tror, at udviklingen er med den kollektive trafik. En sådan udvikling vil det ikke være fornuftigt at modarbejde, og slet ikke hvis det står til troende, som det står i handlingsplanen, at

der vil ske en stigning i godstransporten på ca. 40 pct. over den næste snes år.

Men når det er sagt, vil jeg gerne gentage, at vi har en god og dygtig privat transportsektor, og her har jeg bemærket, at der rasles med sablerne vedrørende afskaffelse af refusionen af energiafgiften. Det vil være en alvorlig belastning ikke blot for transportbranchen, men for hele erhvervslivet, hvis dette skulle ske.

Forudsætningen for, at refusionen af denne energiafgift kan blive afskaffet, må være, at vort erhvervsliv generelt får mulighed for at sammenligne sine forskellige udgifter med dem, man har i de lande, som vi skal konkurrere med. Lad det være sagt helt klart, at vi ønsker ikke at være med til at afskaffe refusionen af energiafgifter, uden at man også drager omsorg for, at man er konkurrencedygtig på andre områder.

Lad mig sige videre, at vi står over for vældige trafikinvesteringer i Danmark. Vi får nu Storebæltsforbindelsen, og om ikke længe ser det ud til, at vi får sat gang i den faste forbindelse over Øresund, både for biler og tog. Også åbningen af hele Østpolitikken har fremmet det synspunkt, at vi senere skal have en fast Østersøforbindelse.

Vi skal arbejde for elektrificering af vore baneforbindelser, også i Jylland. Vi skal i takt hermed have udbygget vort vejnet, men også vore baneforbindelser. Når jeg specielt nævner Jylland, er det ud fra den betragtning, at de påtænkte store investeringer med Øresundsforbindelsen og eventuelt den faste forbindelse over Østersøen ikke skal skævvride Danmark. Vi ønsker altså som sagt, at der skal ske en ligelig udvikling i Danmark, og vi synes, at handlingsplanen, som vi debatterer i dag, rummer mange perspektiver, som vi skal arbejde videre med i de kommende år.

Men som jeg også har givet udtryk for, må det også ses i sammenhæng med, at skal vort erhvervsliv have mulighed for at kunne leve op til de krav, der stilles, skal planens krav også indpasses i hele den europæiske trafikpolitik, så vi ikke her i Danmark begynder at stille krav, som ingen har mulighed for at kunne honorere.

Som sagt kan Venstre tilslutte sig hovedsigtet med såvel handlingsplanen som redegørelsen.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):