

[Tommy Dinesen]

Hr. Helge Sander var inde på, at der er noget, der skal subsidieres. Jeg tror, persontrafikken skal subsidieres, men det er rigtigt, som hr. Bilgrav-Nielsen sagde, at hvis man tager godstrafikken ud og lader den køre af sig selv, kunne man se, om den kan konkurrere med lastbilerne. Vi synes, at det er helt forkert, at man investerer i alle de lovede veje, som man gør i hele Jylland, frem for at gå den anden vej, og det er også derfor, vi er imod de faste forbindelsers vejdele, men vi må konstatere, at det er dem, der nyder fremme lige for øjeblikket. Det er de modsatte meldinger, der er.

Da hr. J. K. Hansen og jeg deltog i et møde for et års tid eller to siden i Bruxelles, kunne vi se, at EF-politikerne – og det forbavsede mig, når man går i den lille andegård i Danmark – mange gange var betydelig mere på dupperne, vidste, hvad der var galt, og havde en helt anden form for trafikpolitik, og det har de selvfølgelig på baggrund af nogle dårligere erfaringer. Men de var i hvert fald meget mere fremme, end vi var, næsten uanset hvilke politiske partier de kom fra.

At der kun er 10 pct. af godset, der kommer på skinner, hænger også sammen med, at man giver vejene og lastbilerne nogle fantastiske fordele ved at gøre vejene større og bredere og subsidiere lastbiltrafikken med billig dieselolie osv.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg havde håbet, at ministeren ville svare på mit spørgsmål om, hvornår ministeren agtede at leve op til den forpligtelse, han har pålagt sig selv og stillet Folketinget i udsigt, nemlig at han inden udgangen af dette år ville give en redegørelse for, hvor langt regeringen er nået med opfølgningen af sin transporthandlingsplan. Jeg håber at få et svar, for transporthandlingsplanen er i et helt andet mål et bredt oplæg til en fremtidig dansk transportpolitik, som tager hensyn til energiforbruget, til miljø, til ordentlig betjening af alle landsdele i Danmark og til en overføring af trafik fra de miljøbelastende trafikformer til mindre miljøbelastende trafikformer, en overføring af trafik, som hr. Helge Sander taler smukt om, men ikke gør noget ved.

Man kan ikke klare problemet med den kollektive trafik ved beklagende at henvise til, at

den kun udgør 10 pct. Hvilke forslag er der om at få den til at udgøre mere end 10 pct.? Er hr. Helge Sander enig i de udspil, der er kommet fra EF-Kommissionen, især i den rapport, som EF-Kommissionen har bestilt hos en række eksperter, bl.a. hr. Nils Wilhjelm, hvoraf det klart fremgår, at tiden nu er inde til, at privatbilismen, det være sig såvel persontransport som godstransport, må til at betale den pris, som privatbilismen koster de enkelte samfund, dvs. betale for, hvad det koster at bygge infrastrukturen op, og hvad det koster, at man tillader sig den flothed at køre rundt med kun 40 pct. udnyttet tonnage? Det er situationen i dag. Det kan ikke fortsætte, siger man i EF. I Danmark taler vi stadig stort set kun om at bygge flere motorveje, dvs. vi negligerer EF's henstillinger. Det må hr. Helge Sander forholde sig konkret til.

(Kort bemærkning).

Helge Sander (V):

Uden på nogen måde at være hylker eller andet tror jeg roligt, jeg kan sige, at jeg er en af de mest positive DSB-folk fra Venstre. Det håber jeg også kommer til udtryk, når netop vi, der er tilbage i salen på dette tidspunkt, gang på gang mødes i DSB's jernbaneråd. Men det ændrer ikke ved, at jeg har et nøgternt forhold til den kendsgerning, at $\frac{1}{10}$ af vores trafik foregår på vejene, $\frac{1}{10}$ på bane, og det er ikke noget, vi kan ændre med et snuptag eller foretage den store ændring af ved at skyde nogle milliarder ind i det her og nu, hvis det er det, hr. Bilgrav-Nielsen vil have mig til at sige, for sandheden er, at i dag får Vejdirektoratet og vejene mindre end 1 mia. kr. og DSB 1,2 mia. kr.

Så kan man sige, at der er en masse ting i amter og kommuner, frynser osv., men vi har fire forskellige afgiftsformer inden for bilismen, der bidrager med næsten 20 mia. kr. til statskassen, så det regnestykke, som hr. Bilgrav-Nielsen forsøgte at lave her fra talerstolen for et øjeblik siden, er ganske skævt.

I forbindelse med EF synes jeg ministeren på glimrende vis i sit svar til hr. Tommy Dinesen redegjorde for, at regeringen var positiv, og at vi deltager i de debatter og forhandlinger, der er, fordi vi af de miljømæssige grunde, som hr. Bilgrav-Nielsen har i bagehovedet, gerne ser, at der overflyttes en del af trafikken til jernbanen, men vi kan bare ikke begynde at