

Mødet udsat kl. 12.01

Mødet genoptaget kl. 13.15

Forhandlingen genoptoges.

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg må jo konstatere, at der er en slående lighed mellem en tom folketingsaal og en fyldt: Det er ikke til at få ørenlyd! Men jeg kan så glæde mig over, at vælgerne synes at have betydelig større interesse i mit indlæg end Folketingets medlemmer.

Men det, som er på dagens dagsorden, er jo trafikhandlingsplanen »Trafik 2005«, og jeg synes, der er sagt en del positivt om den, ganske vist også noget negativt, men jeg vil i hvert fald for min part sige, at jeg synes, det er et utrolig flot stykke arbejde, der er udført. Man kan sige, at det er, fordi jeg selv har været med til det; men jeg mener nu, at takken først og fremmest skal rettes til Trafikministeriets embedsmænd, som i høj grad sammen med deres minister har udarbejdet et oplæg, hvor vi i sjældnen grad kommer hele raden rundt og også får fremstillet trafikproblemerne i en sammenhæng, som gør det muligt for os politisk at begynde at se, hvad det er, vi skal rette på, hvis vi ikke blot ønsker, at trafikken selv skal bestemme, hvordan udviklingen skal være i Danmark.

Men jeg vil tillade mig først at begynde lidt uden for landets grænser. Det er sagt tit – og det er rigtigt – at vi ikke isoleret kan tilrettelægge en dansk trafikpolitik. Vi er meget afhængige af, hvorledes andre forestiller sig udviklingen, og det er en lykke for Danmark, at man i EU er så langt i overvejelserne om trafikpolitikken, som man er, at man dér har udarbejdet en trafikhandlingsplan – den såkaldte hvidbog – hvori det klart fremstilles, at vi er nødt til at træffe nogle politiske beslutninger, hvis vi vil ud af de vanskeligheder, som den stigende trafik giver vores samfund.

Når man samtidig konstaterer, at der er ud-sigt til en dansk trafikvækst på måske 50 pct. i løbet af nogle få år, forstår vi også, hvad omfanget af opgaven er. Og så er det håbløst at fortsætte en dansk debat, som lader forstå, at vi kan vælge at satse enten på den kollektive trafik eller på den individuelle. Det er håbløst! Der må være en kombination.

Vi har i dag ikke i Danmark tilnærmelsesvis de samme trafikale problemer, som man oplever i visse af de europæiske lande. Når vi i disse dage hører om en folkeafstemning i Schweiz, som siger nej til fortsat vækst i biltrafikken, er det selvfølgelig alvorligt – og alvorligt ment. Og når vi ved, at Østrig, som er i forhandlinger om optagelse i EU, også siger, at der må lægges begrænsninger på, eller at de med andre ord ønsker at fortsætte med de begrænsninger, de selv har lagt på især den tunge trafik igennem Østrig, også efter at de er blevet medlemmer af EU, så er det ikke rart efterfølgende at høre, at samtlige andre tolv EU-lande presser Østrig, forsøger at presse Østrig væk fra denne holdning, forsøger at presse dem til at modtage mere transittrafik, end de selv føler de kan forsvare over for deres befolkning og over for miljøet.

Jeg håber ikke, at den danske regering deltager i dette presseri over for Østrig. Jeg håber, at den danske trafikminister i dag kan fortælle, at der er dansk forståelse for det problem, som Østrig har, og dermed også for det problem, som Schweiz har.

Dermed går jeg også ud fra, hvis det bliver svaret – hvad jeg håber – at man heller ikke vil imødekomme de danske helt legale vognmandsinteresser, som går ud på, at vi nu skal skubbe til Schweiz, bede dem om at droppe det resultat, som folkeafstemningen gav i Schweiz mod fortsat vækst i lastbiltrafikken.

Det er ikke en dansk opgave hverken direkte over for disse lande eller via EU at forsøge at presse dem væk fra en miljørigtig transportpolitik, og da slet ikke, når vi ved, at grundelementet i den europæiske miljø- og transportpolitik, som den er beskrevet i hvidbogen, er præcis det samme. Men for Østrig og Schweiz er det blevet træls og ubehagelig hverdag, nedslidende hverdag, miljøodelæggende hverdag med det trafikpres, de har, og som vi risikerer på et eller andet tidspunkt også at få, hvis vi ikke er parat til at tænke nyt og gå nye veje. Jeg synes, det er en lykke for os, at vi får chancen for ikke at komme i disse landes situation.

Det store problem er, at hvidbogen fra EU kun er blevet til hvidbog – der er ikke fulgt konkrete handlinger efter. Det er stadig et kæmpeproblem at få f.eks. den skandinaviske togtrafik til at hænge direkte sammen med den europæiske. For år siden var der problemer