

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.

Lufftartspolitikken 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.